MOTOR SPORT aktuell

NR. 09 / 09. FEBRUAR 2022

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

Formel 1: Präsentation Haas VF-22

Das erste Auto einer neuen Ära

IGTC-Finale in Kyalami

Ferrari & Audi holen die Titel

MotoGP: Technik-Analyse

Upgrades für die neue Saison

Deutschland **€ 2,70**
A € 3,00 · **CH** sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20

4 190525 902708 09



NASCAR-Clash: Los Angeles

Erstes Kräftemessen mit den neuen Autos



MotoGP-Test: Sepang

Ducati-Rundenrekord durch Enea Bastianini



Race of Champions: Schweden

Loeb schlägt Vettel im großen Finale

Inhalt

Automobil:

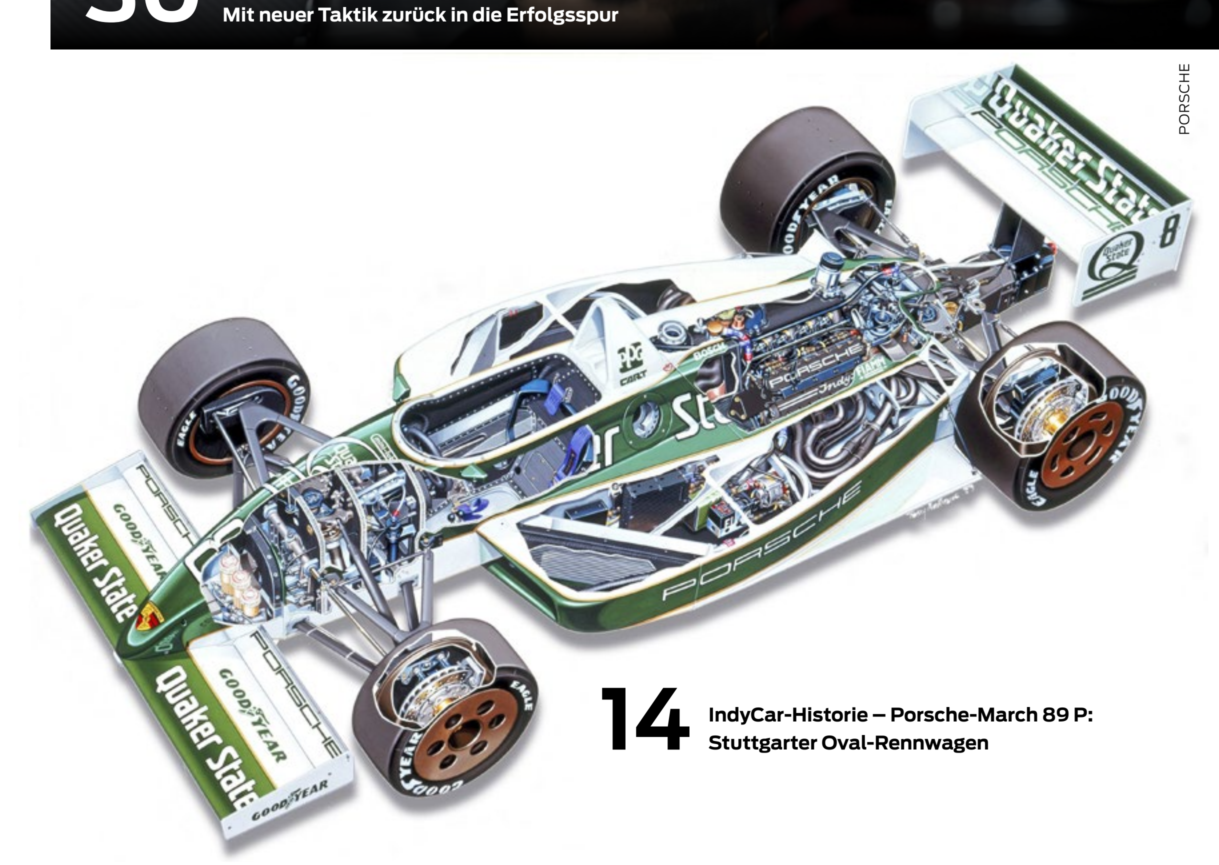
Motorrad:

Leserservice:

IGTC

INTACTGP/GLANZEL

PORSCHE



Editorial

Die oberste Motorsportbehörde FIA befindet sich im Umbruch: Der neue FIA-Boss krempelt den Laden ordentlich um. Frischer Wind oder laues Lüftchen?

Am 17. Dezember 2021 wurde Mohammed bin Sulayem zum Nachfolger des bisherigen FIA-Präsidenten Jean Todt gewählt. Schon das war für viele Insider eine kleine Sensation, denn Todt hatte mit seinem exzellenten Netzwerk versucht, dem bisherigen Vize-Präsidenten Graham Stoker zum Wahlsieg zu verhelfen. Doch die Allmacht von Todt hat offenbar Grenzen. Dazu hatte der 60-jährige Mohammed bin Sulayem seine Wahl von langer Hand vorbereitet: Fast zwei Jahre lang knüpfte er fleißig Kontakte und reiste um die Welt, um eine Mehrheit hinter sich zu versammeln. Die Rechnung ging auf.

Das Wahlprogramm von Mohammed bin Sulayem las sich eher verbindlich, doch seitdem der Araber an der Macht ist, krempelt er die alte Diva FIA gehörig um, auch wenn der Informationsstand noch etwas wacklig ist, da einige Entscheidungen und Personalbesetzungen erst noch auf der nächsten Weltratssitzung im März abgesegnet werden müssen. Bekannt ist mittlerweile, dass mindestens drei Kommissionen an der Spitze neu besetzt werden, darunter auch die GT-Kommission. Nach Informationen von MSa soll mit Lutz Leif Linden ein Deutscher den Vorsitz in der GT-Kommission übernehmen. Der AvD-Geschäftsführer wird sich gleich zu Beginn seiner Amtszeit mit dem Thema Mustang GT3 beschäftigen müssen (siehe auch Seite 18).

Der Fall Mustang GT3 illustriert, wie es bisher manchmal in der FIA lief: Die bisherige Chefin der GT-Kommission, Leena Gade, unterstützte offenbar das Ansinnen von Ford, mit dem Mustang einen potenziellen Preisbrecher ins GT3-Spiel zu bringen. Das an sich wäre nicht verwerflich, doch Gade ist als Ingenieurin bei Multimatic angestellt – und Multimatic entwickelt den Mustang GT3 im Auftrag von Ford. Ein Interessenskonflikt?

Nun entscheidet die GT-Kommission zusammen mit Arbeitsgruppen und Herstellervertretern gemeinsam über die Zulassung von GT3-Autos, und das kann erst geschehen, wenn der Mustang fertig entwickelt ist. Will sagen: Das Kind ist noch nicht in den Brunnen gefallen. Warum trotzdem viele Promoter und Hersteller den Move von Ford kritisch sehen? Das Mustang-Basismodell kostet in Amerika 28 000 Dollar, die FIA-Richtlinien schreiben einen Mindestpreis von 70 000 USD vor. Damit besteht die Gefahr, dass Ford sein neues GT3-Model deutlich günstiger anbieten könnte als die Konkurrenz. Dazu treten die Amis mit einem von M-Sport speziell entwickelten Fünf-Liter-V8-Rennmotor an – auch das für viele eher ein Anlass zur Sorge.

GT-Promoter Stéphane Ratel sagt: Gefahr droht der GT3-Klasse nicht von ihrer Mitte, sondern von unten und oben. Vor mehreren Jahren versuchte Ford, den Überflieger Ford GT im GT3-Sport einzusetzen. Ratel verhinderte das. Jetzt attackiert Ford das Segment mit dem Mustang von unten. Das schmeckt vielen nicht. Lutz Leif Linden wird nun vermitteln müssen.



Marcus Schurig
Redakteur

HORN

Haas mit neuem Gesicht: Eckige Nase, kleine Kühlschlitze, dreieckige Airbox

Schumis neuer US-Re

Haas hat das Präsentations-Rennen der 2022er-Autos gewonnen. Der US-Renner weicht zwar von den bislang gezeigten Studien ab, doch es wird auch klar, dass der Spielraum der Ingenieure begrenzt ist.

Von: **Michael Schmidt**

Red Bull hat seine erste Niederlage kassiert. Das Team des Weltmeisters wollte mit der Präsentation des neuen Autos den Rest des Feldes ausbremsen. Doch da haben die Herren in Milton Keynes die Rechnung ohne Haas gemacht. Der US-Rennstall war fünf Tage früher dran und räumte drei Wochen vor den ersten Testfahrten in Barcelona die Schlagzeilen ab.

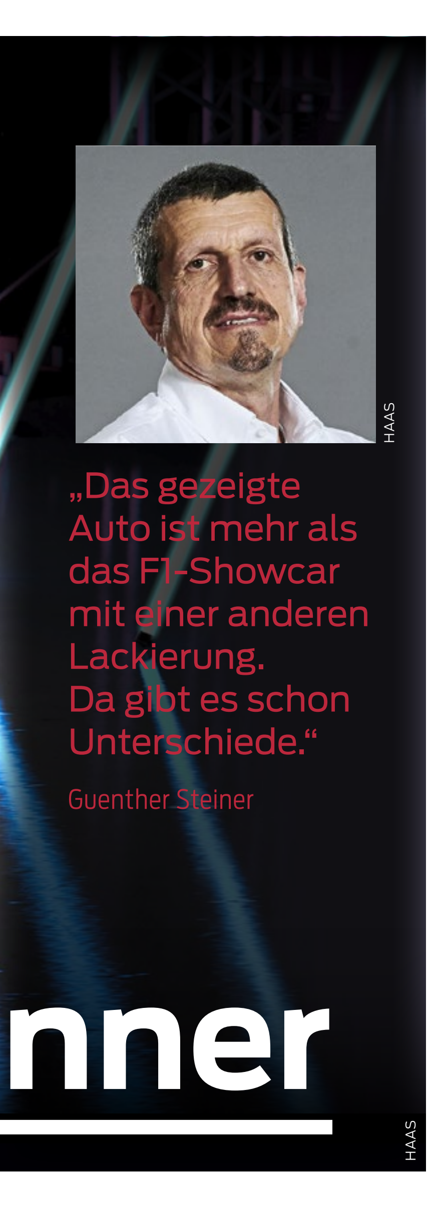
Haas war bereits 2020 vorgeprescht. Es hat fast schon Tradition, dass die Amerikaner früher als der Rest den Vorhang ziehen. Diesmal muss es nicht verwundern. Kein Designbüro hat sich so früh voll auf das neue Auto konzentriert wie die neu zusammengestellte Techniktruppe unter dem früheren Ferrari-Chefdesigner Simone Resta. Alfa Sauber als Zweiter war drei Monate später dran, Mercedes und Ferrari fünf Monate. Dafür gab Haas die Arbeiten am 2021er-Auto auf. „Wir haben uns schon 2020 bewusst darauf eingestellt, alle Ressourcen für 2022 zu bündeln und 2021 nur mitzufahren. Es war nicht einfach, sich das anzuschauen. Ich kann nur hoffen, dass sich unsere Bemühungen auszahlen und wir wieder Punkte einfahren“, erklärte Teambesitzer Gene Haas. Sein Teamchef Guenther Steiner ist zuversichtlich: „Wir haben in der Vergangenheit gezeigt, dass wir wettbewerbsfähig sein können, und wir sollten nach dieser Vorbereitung wieder dazu in der Lage sein.“

Seit Januar im Windkanal

Der 2021er Haas stand nur zwei Mal kurz im Windkanal, bevor er den Platz für den neuen VF-22



Der mächtige Doppel-Heckflügel und ein eckiger Diffusor sind die Markenzeichen der neuen Formel 1



räumen musste. Seit Ende Januar lief das Windkanalprogramm mit vollen Touren für ein Fahrzeugkonzept, das nichts mit der Vergangenheit zu tun hat. 2022 wird der Großteil des Abtriebs unter dem Auto erzeugt. Der Boden ist nicht mehr flach, sondern auf beiden Seiten in drei große Tunnel von den Kühleinlässen bis zum Diffusor unterteilt. Gleichzeitig sind viele Elemente an den neuen Autos streng limitiert. „Wenn alle Auto gleich lackiert wären, würden wir wahrscheinlich weniger Unterschiede als früher erkennen. Der Teufel steckt im Detail“, räumt Resta ein.

Weil die Formel 1 Neuland betritt, war die Vorstellung des neuen Haas VF-22 richtungsweisend. Auch wenn es sich nur um eine Computeranimation handelt, stand die Frage im Raum: Wie weit würde sich der US-Ferrari von dem Modell unterscheiden, mit dem das F1-Management das neue Reglement seit zwei Jahren beworben hatte? Es beginnt bereits an der Nase. Sie ist schmaler und kantiger als bei den Studien. Der obere Frontflügel-Flap ist in der Mitte mehr geschwungen. Die Kühleinlässe viel runder und kleiner. Die Motorabdeckung im Heck viel schlanker. Der Boden vor den Hinterrädern mehr nach innen zugeschnitten. Der Diffusor deutlich eckiger.

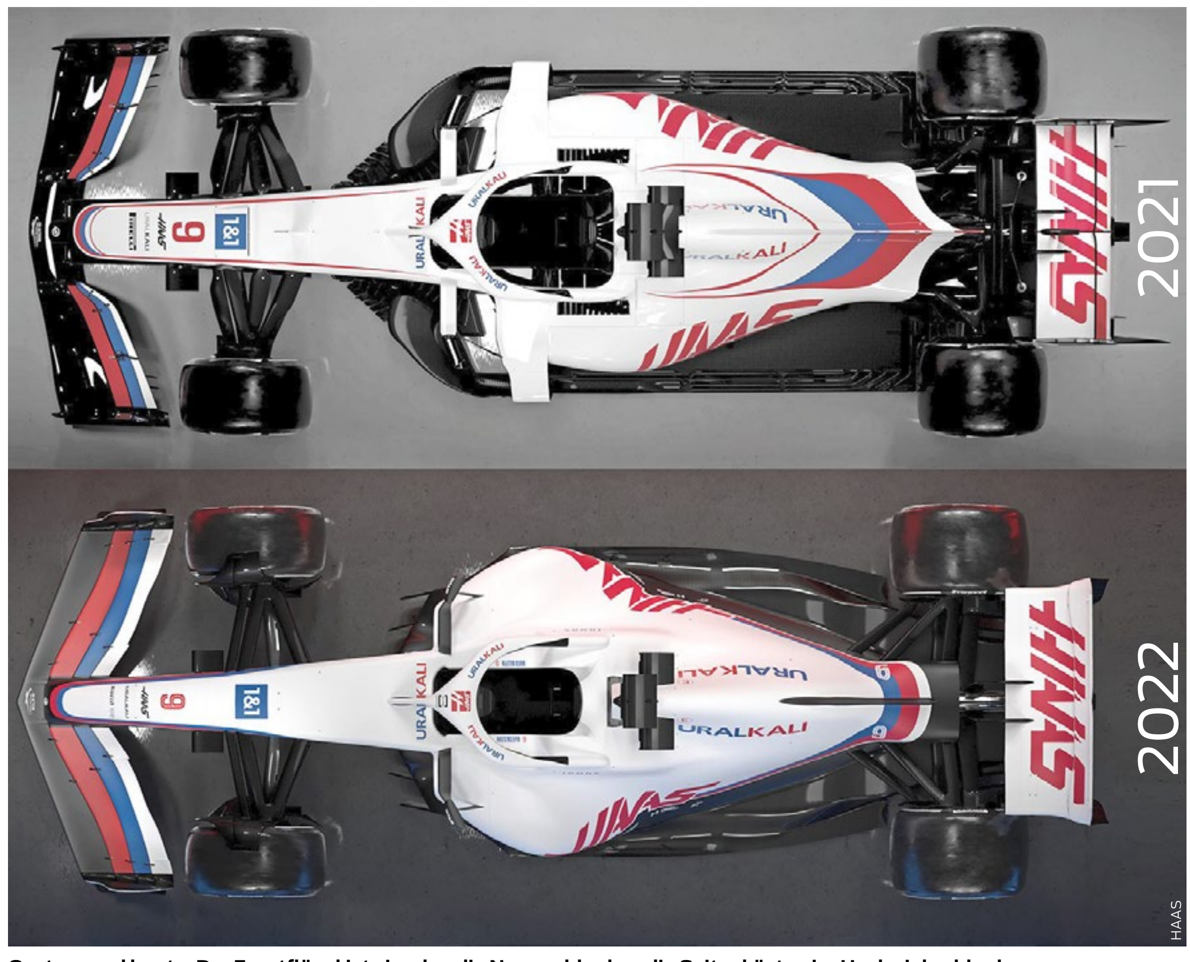
Pullrod oder Pushrod?

Teamchef Steiner verrät, dass seine Ingenieure noch nicht alle Karten aufgedeckt haben. „Wir haben nur einen frühen Entwicklungsschritt gezeigt. Mittlerweile sind wir schon etwas weiter. Man wird bei den Testfahrten also noch ein paar neue Teile entdecken.“ Sein Technikchef meint vorsichtig: „Das echte Auto wird marginal anders aussehen.“

In welchen Details, bleibt offen. Experten haben auf eine Pullrod-Vorderradaufhängung getippt. Als wir Steiner mit der Pullrod-Theorie konfrontieren, sagt er verschmitzt: „Das kommentiere ich nicht.“ Inzwischen sickerte durch, dass die Techniker nach langem Überlegen Pushrod den Vorzug gaben. An den Flügeln, den Einlässen in die Seitenkasten-Tunnel und am Diffusor wurden sicher noch nicht alle Details präsentiert. Feststehen dagegen dürfte die eigenwillige Form der Seitenkästen mit einem starken Einzug auf Höhe des Überrollbügels.

Es zählt zu den Besonderheiten dieser Saison, dass im Moment noch alle im Nebel stochern. Selbst die Ingenieure. Sie wissen zwar, wie schnell ihr neues Auto im Vergleich zu 2021 sein wird, haben aber keine Ahnung, wo die Konkurrenz steht. Weil alle bei null beginnen. Weil die Autos bis jetzt nur in der virtuellen Welt gefahren sind. „Weil wir die Interaktion mit den neuen Reifen und die Setup-Möglichkeiten erst auf der Rennstrecke lernen können“, bekräftigt Simone Resta. Der 51-jährige Italiener gibt zu, dass man bei den ersten Versuchen noch meilenweit von den Zahlen der 2021er-Autos entfernt war. „Es gab drei große Aufgaben. So viel wie möglich von den ersten Aerodynamik-Verlusten wettzumachen. Aus den Pirelli-Tests in Silverstone und Abu Dhabi möglichst viel Information aus den 18-Zoll-Reifen zu ziehen. Und das Gewichtslimit zu schaffen.“ Das wurde zwar von 752 auf 795 Kilogramm erhöht, doch alle Teams bewegen sich mit dem Gewicht am Anschlag. Deshalb erhöhte die FIA das Limit in den letzten vier Monaten ein Mal um zwei und dann um drei Kilogramm.

Die neue Fahrzeuggeneration war nicht nur für die Ingenieure die größte Herausforderung der letzten 20 Jahre. Mit dem neuen Budgetlimit von 140 Millionen Dollar muss auch die Entwicklung genau geplant werden. „Es geht nicht mehr darum, so viele Updates wie möglich zu bringen, sondern sein Geld so zu investieren, dass bei einem Upgrade möglichst viel herauskommt“, sagt Steiner. Für Mick Schumacher und Nikita Mazepin ist der Neustart eine Chance. Nach einem Jahr Hinterherfahren hoffen sie darauf, endlich ihre ersten WM-Punkte zu sammeln. Schumacher gibt sich vorsichtig optimistisch: „Die Hoffnung ist schon da, dass alle enger beisammen sind und man gegeneinander fahren kann. Wir wissen aber nicht, wie viel uns der frühe Entwicklungsbeginn bringt. Bei den anderen Teams arbeiten ja auch keine Pappnasen. Hoffentlich haben wir etwas am Auto, das uns zumindest am Anfang der Saison einen Vorteil bringt.“ ■



Gestern und heute: Der Frontflügel ist simpler, die Nase schlanker, die Seitenkästen im Heck viel schlanker zugeschnitten. Vor den Seitenkästen wird die Luft in sechs Kanälen in einen Tunnel gepresst, der wie ein Diffusor wirkt



WILHELM

Die Formel-1-Autos werden in diesem Jahr um 45 Kilogramm schwerer sein. Die Hälfte davon geht auf das Konto der Sicherheit. FIA-Technikchef Nikolas Tombazis erklärt, was sich genau ändert.

Von: **Michael Schmidt**

Die FIA hat noch einmal viel in die Sicherheit investiert. Was hat sich schon 2021 geändert?
Die Autos waren zwischen 2020 und 2021 homologiert. Da konnten wir von den Teams keine großen Änderungen an bestimmten Komponenten verlangen. Wir haben uns nur rund um das Benzinsystem einige Details angeschaut und individuell je nach Auto einige kleinere Änderungen verlangt, um das System robuster zu machen.

Was muss für 2022 verändert werden?
Ich möchte vorneweg betonen, dass unsere Sicherheitskampagne ein kontinuierlicher Prozess seit 1950 ist. Die größte Änderung für 2022 ist die Verstärkung der Seiten des Chassis und der Schutz des Fahrers bei einem T-Bone-Unfall. Wir haben in diesem Bereich viel Forschung betrieben und sind der Frage nachgegangen, ob die Flanke des Autos oder die Nase des auftreffenden Fahrzeuges mehr Energie absorbieren soll, und wie wir diese beiden Dinge ausbalancieren.

Ein T-Bone-Unfall trifft das Auto an seiner verwundbarsten Stelle. Unsere Untersuchungen ergaben, dass eine extrem steife Chassisflanke und eine Nase, die mehr Energie aufnimmt, der effizienteste Weg sind, damit klarzukommen. Der härteste Test für die 2022er Autos wird der von der Seite sein. Die Teams müssen sowohl statische Tests bestehen als auch auf dem Papier den Beweis liefern, dass sie die Anforderungen erfüllen. Erreicht wird das durch dickere Chassiswände und dadurch, dass diese Strukturen besser geschützt sind. Es dürfen keine anderen Komponenten im Weg stehen. Das Chassis wird an seinen Seiten ungefähr zwei Mal so stabil sein wie bislang. Das macht die Autos um einiges schwerer.

„Zwei Mal so stabil wie bisher“

Und die Nase?
Die Energie, die absorbiert werden muss, steigt um ungefähr 80 Prozent. Wir forschen daran, dass dieser Wert in Zukunft noch gesteigert werden kann. Dabei kämpfen wir vor allem mit einem Problem. Wenn die Nase in ihrer Energievernichtung in Längsrichtung zu stark ausgelegt wird, kann es dazu kommen, dass sie bei einem seitlichen Einschlag leichter abknickt. Wir hatten diesen Fall dieses Jahr in der Formel 2 und bei Vettel 2017 in Singapur, als er die Mauer traf und die Nase abbrach. Deshalb können wir die Nase nicht beliebig stark machen. Sie würde sonst zu leicht abbrechen. Die Energie muss progressiv in die Nase eingeleitet werden. Natürlich müssen Nase und Chassis bei einem direkten Aufprall kompatibel miteinander reagieren, damit die Nase nicht in das andere Auto eindringt. Die zwei Dinge müssen Hand in Hand gehen. Mit unseren Maßnahmen für 2022 erhöhen wir den Schutz auf beiden Seiten ungefähr um den Faktor zwei.

Reicht Zylon als Schutz vor dem Eindringen von Teilen in das Chassis nicht aus?
Das Zylon bietet einen guten Schutz, und wir werden es so belassen, wie es ist. Aber unsere Untersuchungen haben ergeben, dass wir bessere Ergebnisse erzielen, wenn wir die Struktur des Chassis verstärken, als einfach nur eine zusätzliche Lage Zylon draufzupacken. Man bekommt das gleiche Resultat, wenn man generell alles stärker und noch schwerer macht. Unser Ziel aber war es, das mit einem Minimum an Gewichtszuwachs zu erreichen.

Wäre dann ein Unfall wie der von Anthoine Hubert überlebbar?
Es ist leider sehr unwahrscheinlich. Die Aufprallgeschwindigkeit des einen in das andere Auto betrug rund 220 km/h. Das macht es fast unmöglich, so einen Unfall zu überleben.

Was ändert sich sonst noch?
Uns ist aufgefallen, dass einige Bereiche im vorderen Chassisbereich zu eckig sind. Wenn sie sich das Layout der Aufhängung ansehen, dann fällt auf, dass unter der Verkleidung eine Kante versteckt ist. Das könnte im Ernstfall eine Schwachstelle sein. Bei bestimmten Einschlägen könnte das lokal zu Schäden kommen und die Füße des Fahrers verletzen. Deshalb haben wir in diesem Bereich die Formgebung stark reglementiert, damit die Struktur besser geschützt ist. Der Heckflügel wird mit Seilen mit dem Auto verankert sein, damit er bei einem Unfall nicht so leicht davonfliegt. Damit soll auch das Ausmaß der Trümmer bei einem Aufprall von hinten reduziert werden. Wir wollen nicht, dass Teile des Flügels oder der hinteren Crashstruktur auf der Strecke herumliegen, sodass nachfolgende Autos sie treffen könnten. Generell haben wir versucht, dass nach einem Unfall weniger Wrackteile auf der Strecke verstreut werden. Da hilft uns natürlich, dass viele der filigranen Komponenten, die rund um das Auto montiert waren, in Zukunft verboten sind.

Was passiert mit dem Tank?
Wir haben Maßnahmen getroffen, um Tank und Chassis besser zu schützen. Zunächst geht es darum, wie der Tank im Chassis verankert ist. Die Teams müssen uns durch Berechnungen demonstrieren, dass der Motor nicht Teile des Chassis mit sich reißt, wenn er bei einem schweren Aufprall vom Rest des Fahrzeugs abreißt. Das könnte den Benzintank ungeschützt Beschädigungen aussetzen und damit die Feuergefahr erhöhen. Die Motorbefestigungen müssen progressiv nachgeben, damit das Chassis an der Rückwand intakt bleibt. Der Tank selbst muss ordentlich mit dem Chassis verbunden sein, damit er sich nicht losreißen kann. Das sollte die Feuergefahr minimieren. Außerdem haben wir dafür gesorgt, dass die hintere Crashstruktur bei einem Auffahrunfall nicht die Nase des nachfolgenden Autos durchstoßen kann. Da all diese Änderungen das Gewicht der Autos erhöhen, haben wir alle statischen Belastungstests dementsprechend um 15 Prozent angehoben.

> „Sicherheit ist für uns nicht verhandelbar. Auch wenn sie Gewicht kostet. Wir hätten alle gerne Autos, die wie vor 20 Jahren 200 Kilo leichter sind.“
>
> Nikolas Tombazis

Wie wichtig ist der Gewichtsfaktor bei der Einführung neuer Sicherheitsmaßnahmen?
Sicherheit ist für uns von größter Bedeutung und nicht verhandelbar. Wir alle hätten gerne Formel-1-Autos, die wie vor 20 Jahren um 200 Kilogramm leichter sind. Dazu wollen wir auch nachhaltige Technik fördern. Das bedeutet schwerere Antriebseinheiten. Wir glauben, dass diese Dinge in der heutigen Gesellschaft wichtig sind. Wir verfolgen sicher nicht die romantische Ansicht, dass Motorsport gefährlich sein muss. Deshalb werden wir weiter an der Sicherheit arbeiten, um so viele Unfälle, Todesfälle und Verletzungen wie möglich zu verhindern.

Die Autos werden 45 Kilo schwerer. Wie viel davon geht auf das Konto der Sicherheit?
Ungefähr die Hälfte. Der Rest sind größere Räder und Reifen. Wir überprüfen ständig die Regeln. Als sie für 2022 geschrieben wurden, waren die Autos noch nicht gebaut. Je weiter sich die Teams dem finalen Design angenähert haben, umso besser konnten sie abschätzen, wie schwer die Autos wirklich werden würden. Deshalb haben wir das Mindestgewicht in den letzten Monaten minimal um ein paar Kilogramm angehoben. Wir wollen nicht, dass sich die Teams in unvernünftige Kosten stürzen, nur um ein oder zwei Kilogramm sparen zu müssen.

Haben Sie bereits weitere Sicherheitsmaßnahmen im Auge?
Wir wollen die Nasen der Autos noch einen Schritt sicherer machen. Das Ziel ist es, dass sie noch mehr Kraft in Längsrichtung aufnehmen können, ohne seitlich dafür etwas herzuschenken. Bevor wir so weit sind, müssen wir noch Forschung betreiben. Wir wollen auch an der Verbesserung von aktiver Sicherheit arbeiten. Der nächste Schritt wird sein, besser und schneller zu erkennen, wo und wann Unfälle passieren, und ein automatisches Warnsystem zu installieren. Noch haben wir nichts Entsprechendes auf Lager. Wir werden das mit vielen Leuten diskutieren, bevor wir es auf den Weg bringen können. Da wir aber ein derart umfangreiches System an Sensoren und die GPS-Ortung bereits haben, sollten wir in der Lage sein, einige Typen von Unfällen ganz zu vermeiden. Um es klarzustellen: Wir reden hier nicht davon, dem Fahrer die Aufgabe des Fahrens zu erleichtern. Wir wollen nur, dass der Fahrer so früh wie möglich vor einem Unfall gewarnt wird, der sich vor ihm ereignet hat. So kann er rechtzeitig ausweichen und sein Tempo verlangsamen. ■



Nikolas Tombazis

Geburtstag: 22.04.1968
Geburtsort: Athen
Herkunftsland: Griechenland

Der Rekord-Kalender 2022 enthält 23 Rennen – sieben Double-Header und zwei Triple-Header

Stressige Angelegen

Nach zwei Jahren im Corona-Modus will die Formel 1 kommende Saison wieder im Normalzustand operieren. Der Rekordkalender mit 23 Rennen sorgt jedoch für ordentlich Stress bei den Teams. Da hilft auch der gestraffte Wochenendzeitplan nicht viel.

Von: **Tobias Grüner**

Mit der Absage des Saisonauftakts 2020 in Melbourne begann für den Formel-1-Zirkus ein andauernder Ausnahmezustand. Die Corona-Pandemie hielt die Königsklasse seitdem fest im Griff. Sie verursachte zahlreiche Kalender-Verschiebungen und Absagen. Leere Tribünen reduzierten die Einnahmen der Rechteinhaber, der Veranstalter und der Teams. Doch knapp zwei Jahre später scheint das Schlimmste überstanden. In der Formel-1-Zentrale in London geht man davon aus, dass der Kalender wie geplant durchgezogen wird. Nur Singapur und Suzuka könnten wegen der strengen Einreisevorschriften noch einmal wackeln, sollte sich die Lage im Herbst in Südostasien wider Erwarten verschlechtern.

Mit 23 Rennen ist der Einsatzplan für die Teams so prall gefüllt wie nie zuvor. Um die Arbeitsbelastung für die Mitarbeiter etwas zu reduzieren, haben sich die Verantwortlichen einen neuen Wochenendzeitplan überlegt. So findet die technische Abnahme künftig erst Freitagfrüh und nicht mehr Donnerstagnachmittag statt. Das soll eine spätere Anreise ermöglichen. Dazu wurden die Sperrstunden erweitert. Mittwoch- und donnerstagabends muss das Team-Personal (bei normalen Europa-Rennen) nun schon um 20 Uhr die Garagen und das Fahrerlager verlassen. „Wir haben das ganze Wochenende viel weni-



ALFA ROMEO

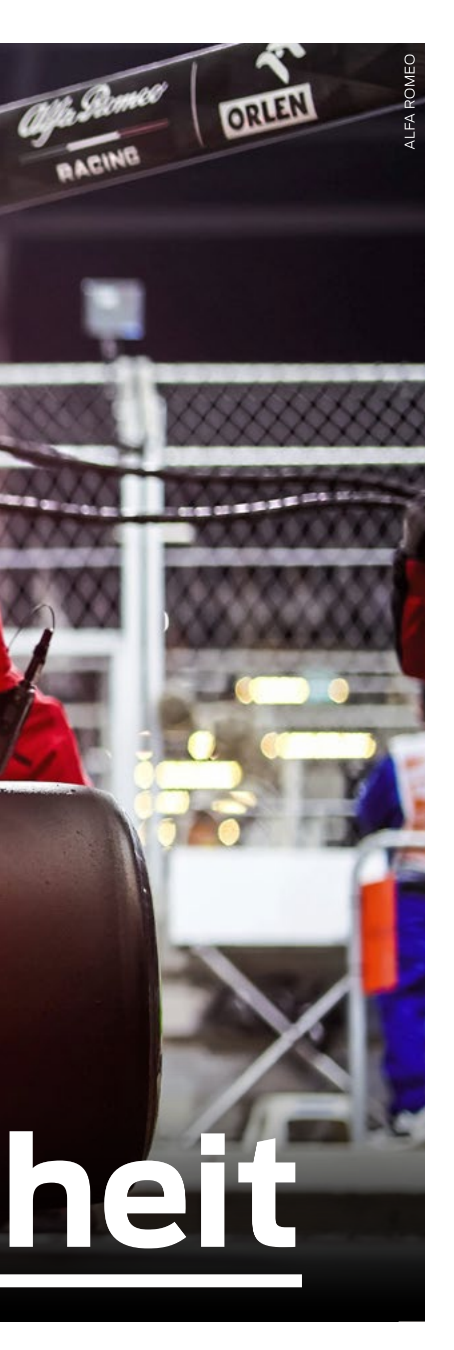
Beat Zehnder plant die Alfa-Saison

ger Zeit, um an den Autos zu arbeiten“, erklärt Alfa-Romeo-Teammanager Beat Zehnder. „Das Ziel war es, dass die Autos technisch einfacher werden. Das ist auch gelungen, zum Beispiel durch das Weglassen der Bargeboards oder die deutlich simpler gestalteten Frontflügel und Bremsbelüftungen.“

Ursprünglich sah der Plan sogar vor, dass Freitagfrüh ein sogenanntes Referenz-Setup bei der FIA präsentiert werden muss, das dann im restlichen Wochenende nicht mehr geändert werden darf. Das hätte die Arbeitsbelastung noch weiter reduziert. „Leider wurde am Ende vieles verwässert“, bemängelt Zehnder. „Ich hätte mir zum Beispiel auch mehr Einschränkungen beim erlaubten Personal an der Strecke gewünscht. Und dass das Arbeiten am Auto noch weiter vereinfacht wird.“

Mehr Tage im Ausland

In der Gesamtbilanz sieht der erfahrene Sauber-Mitarbeiter, der seine Karriere in Hinwil 1987 selbst als Mechaniker begonnen hatte, keine große Reduzierung der Belastung für seine Einsatztruppe. „Wir haben im Kalender sieben Double-Header und zwei Triple-Header. Wenn man den Bahrain-Test dazunimmt, wären es eigentlich drei Triple-Header. Die Anzahl der Tage im Ausland erhöht sich massiv. Da macht es am Ende keinen großen Unter-



ALFA ROMEO

schied, dass die Arbeitszeiten an der Strecke etwas eingeschränkt wurden."

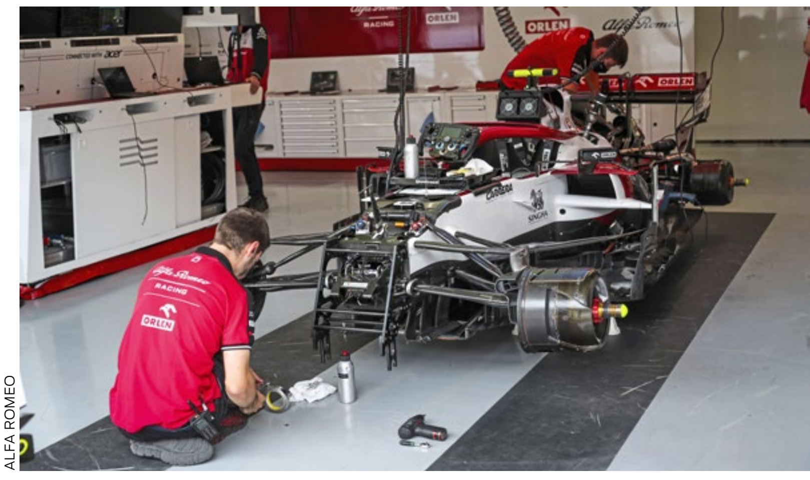
Nicht nur die Zahl der Rennen und die vielen Überseetrips sorgen für Stress. Auch der Fahrplan für die Europa-Saison, der nicht gerade der Ideallinie folgt, bereitet den Planern Sorgen. „Logischer wäre es gewesen, wenn man Silverstone und Paul Ricard zusammengespannt hätte. Und die Rennen in Spielberg und Budapest. Jetzt gehen wir aber erst von Silverstone nach Spielberg und dann von Paul Ricard nach Budapest. Das bereitet mir etwas Kopfschmerzen. Das ist eine Distanz von 1500 Kilometern. Da braucht man drei bis vier Fahrer pro Lkw und der Trip dauert zwei Tage. Budapest hat außerdem nicht das größte Fahrerlager. Das erschwert das Einrichten der Motorhomes." Auch auf den letzten Double-Header des Jahres blickt der Alfa-Teammanager mit Sorge. São Paulo und Abu Dhabi bilden innerhalb von sieben Tagen einen hektischen Saisonabschluss. „Das wird ein brutaler Trip. Da hast Du schon 22 Rennen auf dem Buckel. Und dann noch diese extrem lange Reise. Ein Direktflug von Brasilien ist schwierig und zudem extrem teuer. Wir überlegen deshalb, erst in die Schweiz zurückzufliegen und dann mit einem Charter nach Abu Dhabi zu kommen."

Impfpflicht im Fahrerlager

Bei Alfa Romeo bewältigt man das strapaziöse Programm mit nur einer Stammtruppe, in der die einzelnen Positionen höchstens mal in Ausnahmefällen getauscht werden. Wegen der Gefahr von Corona-Infektionen will man das bewährte System mit regelmäßig getestetem Backup-Personal aus der Vorsaison fortführen. „Durch unsere Teamgröße sind wir natürlich limitiert. Wenn ein Ausbruch die halbe Mannschaft betrifft, dann fährt ein Auto am Ende einfach nicht."

Bisher ist man bei Alfa Romeo aber gut durch den Winter gekommen. Die komplette Belegschaft sei vollständig geimpft, berichtet Zehnder nicht ohne Stolz. Das ist für 2022 auch notwendig. Die Formel-1-Bosse haben für das Fahrerlager die Einführung einer allgemeinen Impfpflicht verordnet. Wer die Injektion verweigert, darf nicht rein. Die neue Regelung betrifft übrigens nicht nur Team-Personal und Piloten, sondern auch die FIA, das F1-Management, externe Dienstleister, VIP-Gäste und Pressevertreter. Noch unklar ist, wie oft getestet wird und in welchen Bereichen Masken getragen werden müssen. Das hängt am Ende wohl auch von den Bestimmungen der einzelnen Länder ab.

Die weltweite Corona-Pandemie macht sich übrigens auch bei den Logistik-Kosten bemerkbar. Sowohl Luft- als auch Seefracht sind massiv teurer geworden. Zehnder kalkuliert je nach Strecke mit Aufschlägen von 30 bis 50 Prozent im Vergleich zur Vorsaison. „Mit Abstand der größte Posten in unserem Logistik-Budget ist die Luftfracht. Da habe ich noch mal 30 Prozent Extrakosten als Reserve obendrauf eingeplant, um auf der sicheren Seite zu sein. Wenn es noch teurer wird, dann haben wir ein Problem." Die Fracht zählt bekanntlich zum offiziell begrenzten Team-Budget dazu. Wird sie teurer, muss woanders gespart werden. Bei den Reisekosten des Personals hat sich dagegen nicht viel getan. Bis sich der weltweite Reiseverkehr wieder normalisiert hat, sind Linienflüge noch relativ günstig. Mit den Hotels haben die Teams langjährige Verträge abgeschlossen, die nur moderate Steigerungen vorsehen. Diese Ausgaben kommen übrigens nicht in den großen Topf. Schließlich wollen die leitenden Angestellten der Top-Teams nicht auf Luxus-Hotels und First-Class-Flüge verzichten. ■



ALFA ROMEO

Die Mechaniker dürfen 2022 nicht mehr so lange am Auto arbeiten wie früher



MEXICOGP

Luftfracht, der größte Posten im Logistik-Budget, wurde deutlich teurer



F1

„Mehr denken

WILHELM

Robert Kubica kennt die Formel 1 von gestern und heute. Der Pole vergleicht die Autos der V8-Ära mit den aktuellen Hybrid-Monstern. Überraschende Erkenntnis: Heute ist man schnell, wenn man langsam fährt.

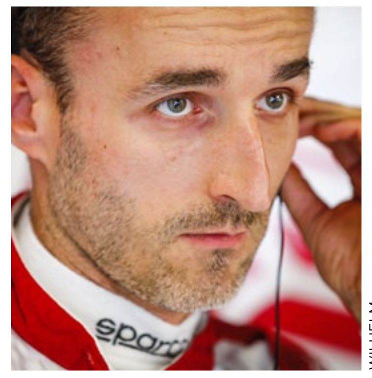
Von: **Michael Schmidt**

Robert Kubica steht bei 99 GP-Starts. Wie Jackie Stewart. Der Pole gab 2006 mitten in der V8-Ära sein Debüt in der Königsklasse. Und er wurde 2011 durch seinen Rallyeunfall brutal aus seiner Formel-1-Karriere gerissen. Fernando Alonso war überzeugt: „Robert hatte das Talent zum Weltmeister.“ Acht Jahre später feierte der Kämpfer aus Krakau ein für unmöglich gehaltenes Comeback. Obwohl sein rechter Arm in seiner Funktion stark eingeschränkt ist, fuhr der mittlerweile 37-jährige Pole eine Saison bei Williams und wurde dann Reserve-Pilot bei Alfa Sauber. Kimi Räikkönens Corona-Erkrankung bescherte ihm 2021 noch zwei Einsätze in Zandvoort und Monza.

Kubica zählt zu den wenigen Fahrern im Feld, der die V8-Autos mit den aktuellen Hybrid-Rennern vergleichen kann. Im Gegensatz zu Hamilton und Alonso ist der Sieger des GP Kanada 2008 aber nicht langsam in die Autos der neuen Generation hineingewachsen. Kubica wurde nach seiner langen Pause ins kalte Wasser geworfen und bekam somit einen viel nachhaltigeren Eindruck von den Unterschieden der beiden Welten. Für ihn stieg die Motorleistung von einem Tag auf den anderen von 780 auf 1000 PS. Das Gewicht von 620 auf zunächst 743 und dann 752 Kilogramm. Die Breite des Autos von 1,80 auf zwei Meter.

Der größte Unterschied

Kubica erkennt vier große Unterschiede: „Der erste ist das Gewicht. Die Autos sind heute deutlich schwerer. Der zweite ist die Antriebseinheit. Es ist ein komplexes System statt eines simplen V8. Der dritte sind die Reifen. Andere Charakteristik, mehr Auflagefläche, Slicks statt Rillenreifen. Und dann noch die Abmessungen des Autos. Die modernen Autos sind riesig im Vergleich zu den späten 2000er-Jahren. Das fällt erst auf, wenn sie nebeneinanderstehen. Mit den breiteren Autos ab 2017 haben wir auch mehr aerodynamische Flächen und mehr Abtrieb bekommen.“



WILHELM

„Du fährst nicht absichtlich langsamer. Du musst mehr vorausdenken, Sprit sparen, Reifen schonen, Motorpower einteilen.“

Robert Kubica

Der Fahrer spürt am meisten das gestiegene Gewicht, auch wenn der physikalische Verlust von 3,9 Sekunden durch das Plus an Leistung und Abtrieb sowie die breiteren Reifen mehr als wettgemacht wird. Die Autos sind zwischen 2008 und 2021 im Schnitt um sechs Sekunden pro Runde schneller geworden. „Das höhere Gewicht bringt ein ganz anderes Fahrgefühl mit sich“, beharrt Kubica. „Das Auto reagiert träger in langsamen Kurven. Es fühlt sich viel größer an. Fast so als würde man auf der Straße von einem Kleinwagen auf ein großes Auto umsteigen. Der größte Unterschied aber ist die Massenträgheit des Autos. Was das Auto zum Beispiel macht, wenn der Grip abreißt. Wie einfach oder schwer es ist, das Auto wieder zurück auf seine Linie zu zwingen. Es war früher einfacher, das Auto unter Kontrolle zu halten. Wenn du jetzt das Limit zu sehr ausreizt, fliegst du ab.“

Die deutlich gestiegene Leistung meldet sich im Cockpit weniger stark als erwartet: „Das Gewicht und der höhere Luftwiderstand stehen dagegen. Du spürst aber mehr Drehmoment. Wegen des Turbos und des Elektromotors. Das Auto reagiert ganz anders auf das Gaspedal.“ Auch die Rennen laufen in Kubicas zweiter Karriere anders ab als in seiner ersten: „Es geht immer noch darum, die Renndistanz so schnell wie möglich zu bewältigen. Nur der Weg dorthin unterscheidet sich. Als ich anfing, durfte noch getankt werden. Da bist du 60 Qualifikationsrunden

beim Fahren“

gefahren. Es waren nie mehr als 50 Kilogramm Sprit an Bord, die Reifen haben den ganzen Stint gehalten, alles ging voll. Die Rennen waren intensiver aus Fahrersicht. Jetzt bist du schneller, wenn du langsamer fährst. Du fährst nicht absichtlich langsamer. Aber du musst mehr vorausdenken, Sprit sparen, Reifen schonen, Motorpower einteilen.“

Mehr Fokus auf den Reifen

So unterschiedlich die Autos und die Rahmenbedingungen, so ähnlich die Herausforderung. Am Limit fahren und das Maximum aus dem Auto rausholen ist immer gleich schwierig. „Heute bezahlst du einen höheren Preis dafür, wenn du es übertreibst. Es ist besser, fünf Prozent auf der sicheren Seite zu sein, als drei Prozent darüber. Früher bist du davongekommen, wenn du mal zehn Prozent drüber warst“, vergleicht Kubica. Das Fahren im Verkehr ist mit modernen Autos generell heikel, egal aus welcher Epoche. Auch in der DTM oder der LMP2 spüre man hinter einem anderen Auto Turbulenzen, nur nicht so krass wie in der Formel 1, erzählt Saubers Ersatzfahrer. „Auch bei Wind wurden die 2021er-Autos schnell instabil. Und dann zahlst du einen hohen Preis. Weil mehr Abtrieb verloren geht und mehr Gewicht wieder in Bewegung zu setzen ist.“

An der Arbeit außerhalb des Cockpits hat sich nur der Fokus verschoben: „Es wird viel mehr über Reifen gesprochen. In der Vergangenheit war das kaum ein Thema. Weil du damit weder viel Zeit gewonnen noch verloren hast. Heute kannst du mit den Reifen zwar auch nicht viel gewinnen, aber sehr viel verlieren.“ Die Abstimmungsarbeit hat sich zu einem großen Teil in die Fabrik verlagert. Die Simulationen liefern in der Regel ein gutes Basis-Setup. „Du arbeitest nur noch daran, das Maximum aus dem Paket zu holen, das dir die Fabrik hingestellt hat.“ Zum Abschluss noch eine nachdenkliche Fußnote des Mannes, der mehr verdient gehabt hätte als einen GP-Sieg und 274 WM-Punkte. „Die Formel 1 war immer sehr komplex. So wird sie jedenfalls gerne gesehen. Doch manchmal ist sie viel einfacher als wir denken. Da bringt dich gesunder Menschenverstand und der Mensch mit seinen Fähigkeiten weiter. Das größte Rennen findet sowieso in den Fabriken statt. Speziell jetzt mit der großen Regeländerung.“ ■



Einziger Sieg: Kubica gewinnt 2008 in Kanada vor Heidfeld und Coulthard



Die letzte Saison vor dem Unfall: 2010 fuhr Kubica für Renault

Formel 1

„Freibrief“ für Fahrer

Die FIA passt den Strafenkatalog für 2022 an. Künftig droht den Fahrern erst nach fünf Verwarnungen eine Rückversetzung.

Von: **Tobias Grüner**

Früher konnten sich die Piloten nur zwei gelbe Karten leisten. Ab der dritten Verwarnung durch die Rennkommissare in einer Saison erfolgte eine automatische Rückversetzung um zehn Plätze in der Startaufstellung. Künftig können sich die Fahrer mehr kleine Fehltritte erlauben. Erst ab der fünften Verwarnung kommt es zur Rückstufung. Eine Einschränkung gibt es noch: Vier dieser fünf „Reprimands“ müssen aufgrund sogenannter „Driving Infringements“ – also für Fehlverhalten auf der Strecke – ausgesprochen worden sein, bevor es Startplätze kostet.

Die Regeländerung wurde eingeführt, um auf die gestiegene Anzahl von Rennen zu reagieren. Als der entsprechende Paragraph einst ins sportliche Gesetz aufgenommen wurde, umfasste eine Saison noch 17 Rennen. Mit 23 Grands Prix würde man deutlich schneller in die gefährliche Zone geraten. Da kein Fahrer im Vorjahr mehr als zwei Verwarnungen erhielt, ist es sehr unwahrscheinlich, dass es nun jemand an 23 Rennwochenenden schafft, fünf anzuhäufen. Eine ausgesprochene Verwarnung könnte man daher praktisch als Freibrief ansehen. ■



WILHELM

Lewis Hamilton wurde in der Vorsaison zwei Mal verwarnt

Formel 1

Maximal drei Sprints

Die Formel 1 möchte in dieser Saison eigentlich sechs Sprintrennen abhalten. Doch zwischen den Teams gibt es keine Einigung. Die Top-Teams möchten den Budgetdeckel anheben. Dagegen sträubt sich der Rest.

Von: **Michael Schmidt**

Formel 1 kurios: Die Teams könnten extra Geld für die Ausweitung der Sprintrennen von drei auf sechs bekommen. Mercedes, Red Bull und Ferrari wollen das aber nicht. Sie brauchen offensichtlich keine 2,65 Millionen US-Dollar mehr in der Kasse. Sie wollen stattdessen, dass die Budgetobergrenze um den entsprechenden Betrag erhöht wird. Als Ausgleich für angeblich höhere Kosten.

Die restlichen sieben Teams lehnen diesen Vorschlag ab. Sie argumentieren, dass die Großen versuchen, über die Hintertür mehr Budget für die Fahrzeugentwicklung zu gewinnen. Denn tatsächlich hat keines der drei Sprintrennen 2021 die Kosten bedeutend erhöht. Eine Einigung ist nicht in Sicht. Deshalb ist der Plan von Formel-1-Chef Stefano Domenicali, die Zahl der Sprints auf sechs zu verdoppeln, offenbar gestorben. Die Teams wurden bereits informiert, dass höchstens drei Mini-Rennen in den Rennkalender aufgenommen werden – vielleicht sogar noch weniger. Aus Sicht der Vermarkter ist die Blockade-Haltung ärgerlich. An Sprint-Wochenenden haben am Freitag und Samstag deutlich mehr Zuschauer den Fernseher angedreht. Ohne Ausweitung gingen zusätzliche Einnahmen verloren. Die Formel 1 überlegt nun, frühzeitig über die Erhöhung der Sprints für 2023 abzustimmen. Bei so viel Vorlauf reichen lediglich sechs Pro-Stimmen von den Teams. ■



WILHELM

Noch immer ist nicht klar, wie viele Sprints in dieser Saison stattfinden

NACHRICHTEN

ALPINE MIT DOPPELSPITZE
Nach dem Abgang von Marcin Budkowski strukturiert Alpine das Technikbüro neu. An die Spitze rückt Pat Fry, der als „Chief Technical Officer“ die technischen Aktivitäten in Enstone überwacht, die Performance-Ziele setzt und die Ressourcen verteilt. Umsetzen muss es Technikdirektor Matt Harman. Er kümmert sich um die Chassisentwicklung.

MCLAREN VERTEILT UM
2021 war ein Übergangsjahr. Damals griff zwar der Budget Cap, doch die Teams hatten den Luxus, das Vorjahresauto als Basis herzunehmen. 2022 entwickeln und bauen sie ein komplett neues Auto unter völlig neuen Regeln unter einem auf 142,4 Millionen Dollar gefallenen Budgetdeckel. Um möglichst viel Geld in die Entwicklung stecken zu können, wird an anderer Stelle gespart. McLaren stellt in der Produktion um. „Wir stellen weniger Ersatzteile her“, verrät Produktionsleiter Piers Thynne. Damit schafft man Spielraum, um mehr Upgrades zu bringen.

DRITTES US-RENNEN?
Die Gerüchte verdichten sich, dass die Formel 1 bald in Las Vegas fährt. Vielleicht schon 2023. F1-Boss Stefano Domenicali hält den US-Markt reif für ein drittes Rennen neben Austin und Miami. Las Vegas war schon einmal Teil des Rennkalenders. 1981 und 1982 wurden dort zwei Grands Prix ausgetragen. Die Strecke war wenig glanzvoll. Das soll sich ändern: Die Rede ist davon, dass der berühmte Strip Teil der Strecke sein soll.

HAMILTON ZURÜCK
Seit dem WM-Finale am 12. Dezember hatte sich Lewis Hamilton komplett aus der Öffentlichkeit zurückgezogen. Am 5. Februar meldete er sich auf Twitter zurück: „Ich war weg. Jetzt bin ich zurück.“ Damit dürften die Spekulationen (in England) um einen Rücktritt endlich vorbei sein.

Der Unvollkommene

Nach unzähligen Erfolgen bei den großen Sportwagen-Klassikern kehrte Porsche Ende der 1980er-Jahre unter eigenem Namen in den Formelsport zurück. Doch anstatt ein eigenes Formel-1-Projekt aufzubauen, wählte man die US-amerikanische CART-Serie samt Highlight Indianapolis 500. So lief es für die Stuttgarter beim legendären Oval-Lauf.

Von: **Philipp Körner**

Eigentlich hätte alles anders laufen sollen. Denn schon Ende der 1970er-Jahre gab es bei Porsche größere Vorbereitungen für einen Einstieg in den amerikanischen Formelsport. Als Antrieb wählten die Techniker damals den schlachtenerprobten Turbo-Sechszylinder-Boxer, der vorher in der Sportwagenszene zum Erfolgsgarant geworden war. Für die Einsätze sollte das Team Interscope Racing verantwortlich sein, mit dem Porsche ebenfalls in der IMSA kooperierte und das neben Indy-erfahrenen Ingenieuren auch den Testfahrer Danny Ongais einbrachte.

Der Plan war klar: Dank eines leichten Aluminium-Blocks und eines gemischten Kühlsystems (Fahrtluft für Zylinder, Wasserkreislauf für den Zylinderkopf) sollte der 911-Ableger die Konkurrenz von Cosworth, Foyt und Offenhauser das Fürchten lehren. Das klappte aber scheinbar schon vor dem ersten Rennen zu gut. Ein nach unten korrigierter Ladedruck zwang Porsche 1980 zum Abbruch des Projekts.

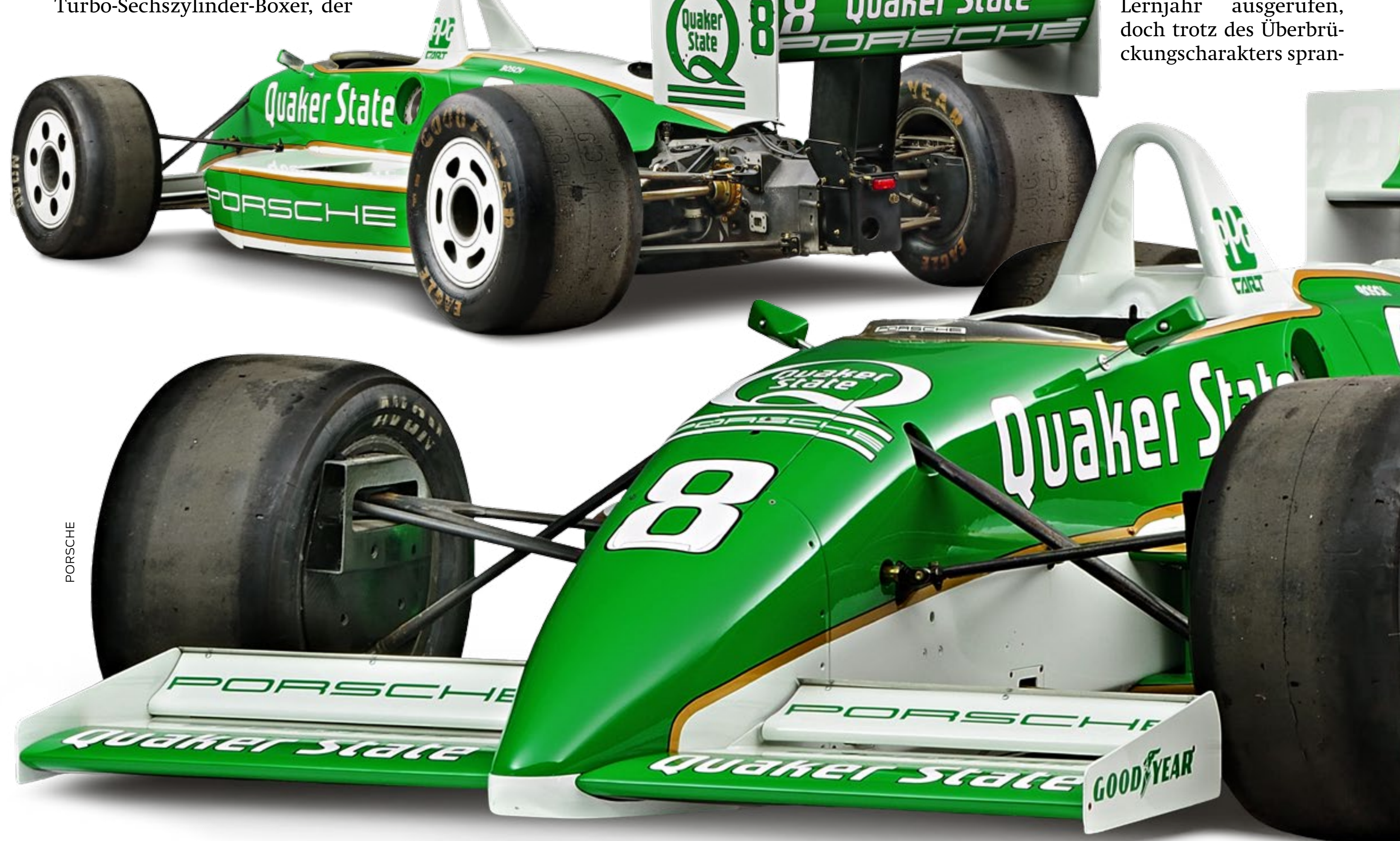
Schmerzhafte Lektionen

Obwohl Rennleiter Manfred Jantke im Zuge dessen über einen „Gipfel der Unfairness“ wütete und von der „größten Enttäuschung“ seiner Motorsport-Zeit sprach, sollte es nicht lange dauern, bis der Zorn in Zuffenhausen wieder verpufft war.

Nur fünf Jahre nach dem bitteren Regel-Streit beauftragte der Vorstand nämlich die Rennabteilung mit dem erneuten Bau eines CART-Rennwagens. Norbert Singer übernahm die Rolle des Projektleiters, Horst Reitter wurde zum Konstrukteur ernannt. Die Motorenwahl fiel diesmal auf einen „konservativeren“ 2,65-Liter-V8. Dank seiner Formel-1-Gene war der Antrieb jedoch alles andere als simpel. Beim zweiten Anlauf entschied man sich außerdem, ein selbst entwickeltes Chassis zu bauen. Zum ersten Mal seit dem Typ 804 Formel 1 aus dem Jahr 1962 stellte Porsche damit einen komplett eigenen Monoposto-Renner auf die frei stehenden Räder. Doch mit diesem hehren Ziel waren schon früh einige Schwierigkeiten gekommen. Ein eng getakteter Zeitplan und Probleme bei der Teilelieferung machten die riesige Herausforderung noch schwieriger. Nachdem der Roll-out am 16. September 1987 in Weissach stattgefunden hatte, folgte nach kompakten, aber intensiven Tests das Renndebüt in Laguna Seca am 11. Oktober 1987. Auf dem legendären kalifornischen Kurs kamen die Schwächen des Renners unbarmherzig zum Vorschein: Sowohl die Technik als auch das Chassis waren noch vollkommen unausgereift.

With a little Help

Für die erste volle Saison im Jahr 1988 überarbeitete Porsche das Projekt deshalb gründlich. Statt des eigenen Chassis kam nun ein Kundenprodukt des englischen Spezialisten March zum Einsatz. Außerdem machte man den Mailänder Teodorico „Teo“ Fabi zum neuen Einsatzfahrer. Intern wurde 1988 zwar als Lernjahr ausgerufen, doch trotz des Überbrückungscharakters spran-



PORSCHE

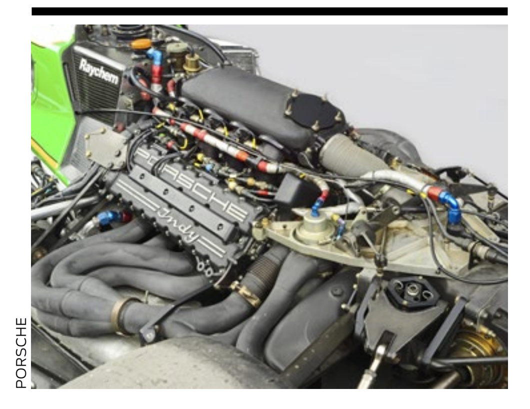
DIE ERFOLGE



PORSCHE

Debüt: Phoenix 1989
Saison-Einsätze: 15
Siege: 1
Podiumsplätze: 4
Pole-Positions: 2
Fahrer-Wertung: 4. Platz

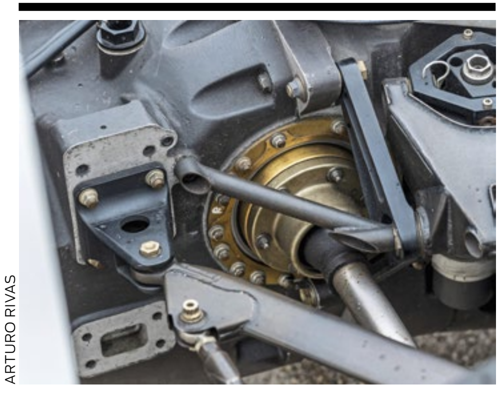
DAS DETAIL



PORSCHE

Selbst für die erfahrenen Motorenbauer von Porsche war der Indy-Antrieb eine ungewöhnliche Herausforderung. Zwar konnte das Team von Hans Mezger und Dr. Hans-Joachim Esch auf das Konzept des erfolgreichen 1,5-Liter-Formel-1-Aggregats zurückgreifen, doch die unterschiedlichen Streckentypen (Oval, Stadtkurs und Rundkurs) sowie der Methanol-Kraftstoff erforderten etliche Anpassungen am 2,65-Liter-V8. Unter anderem zwang die hohe und lang anhaltende Querbeschleunigung auf Ovalen die Techniker dazu, die Schmierung und die Kraftstoffversorgung zu überarbeiten. Wegen des aggressiveren Methanols kamen zudem aufwendigere Beschichtungsverfahren zum Einsatz.

DIE TECHNIK



ARTURO RIVAS

Bezeichnung: Porsche-March 89P
Chassis: Aluminium-Sandwich/ Kunststoff-Sandwich
Motor: 2,65-Liter-V8, 720 PS bei 11 500/min
Max. Ladedruck: 1,52 bar
Getriebe: 5-Gang
Vorderachse: Doppelquerlenker
Hinterachse: Doppelquerlenker
Reifen: Goodyear
Länge: 4660 mm
Breite: 2010 mm
Höhe: 980 mm
Radstand: 2850 mm
Spur vorne: 1692 mm
Spur hinten: 1612 mm
Tank: 151 l (40 US-Gallonen)
Gewicht: 703 kg

gen einige Top-Ten-Ergebnisse heraus. Beim Indy 500 schied man hingegen wegen eines verlorenen Rads aus.

Im Folgejahr lieferte March schließlich ein individualisiertes Chassis, welches auf den kompakten Indy-Motor maßgeschneidert worden war. Dazu erhöhte man den Test- und Entwicklungsaufwand noch mal deutlich. Die Hoffnungen waren dementsprechend groß, die Erwartungen aber wahrscheinlich noch ein ganzes Stück größer. Indianapolis meinte es jedoch weiterhin schlecht mit den Deutschen: Man hatte zwar den nötigen Grund-Speed für ein Top-Resultat, aber diesmal wurde man von Fehlzündungen aus dem „Greatest Spectacle in Racing“ gekegelt. Bei der Analyse kam heraus, dass eine Ventilfeder gebrochen war – ein berüchtigter 50-Pfennig-Defekt. Als Trost feierte Porsche auf der Berg-und-Talbahn in Mid-Ohio im September seinen ersten und schließlich einzigen Sieg in der CART-Serie. Ein eigentlich in die Hose gegangener – weil knapp zu kurzer – Tankstopp hatte die Konkurrenz so sehr bezüglich der Reichweite des Porsche verunsichert, dass Fabi den nötigen Vorsprung für den Extra-Stopp herausfahren konnte. Wenigstens beim zweiten Part spielte das Glück also mit.

Nach einer zähen, politisch verworrenen Folgesaison 1990 beendete Porsche dann das CART-Kapitel. Auch in diesem Jahr hatte der Indianapolis Motor Speedway dem Sportwagenbauer mal wieder die technischen Grenzen aufgezeigt. Es sollte knapp 30 Jahre dauern, bis Porsche mit der Formel E ein neues Formelprojekt in Angriff nahm. Dort wartet man noch auf den ersten Sieg. ■

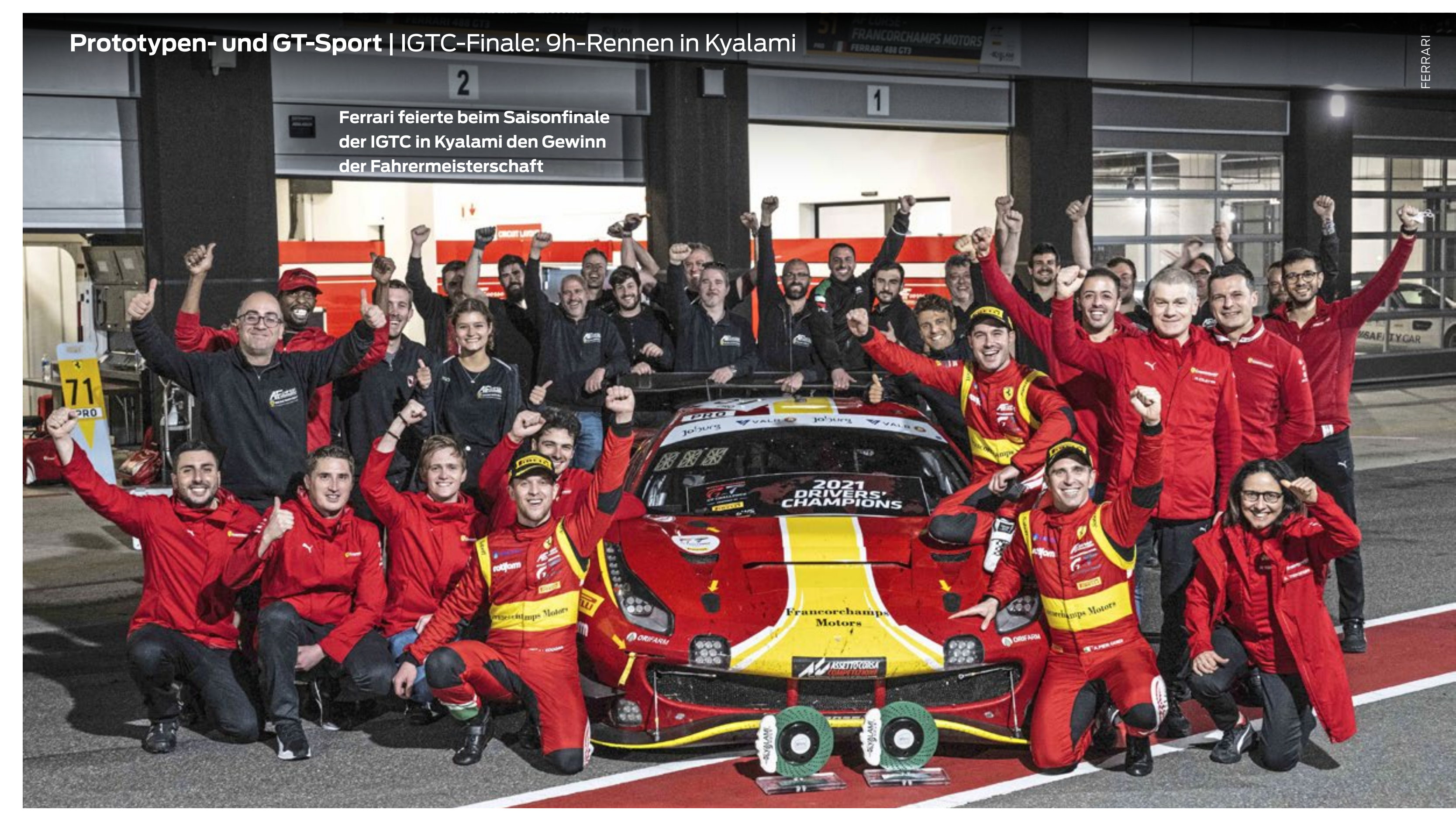


Für die Saison 1989 entwarf der englische Spezialist March ein eigenes Chassis für Porsche. Der Sponsor Quaker State produziert Motorenöle



PORSCHE

Der erste Versuch: 1980 wollte Porsche mit einem 911-Motor zum Indy 500



Ferrari feierte beim Saisonfinale der IGTC in Kyalami den Gewinn der Fahrermeisterschaft

Neue Mini-Weltmeister

Die 2021er-Saison der Intercontinental GT Challenge (IGTC) ging erst jetzt im Februar zu Ende, Corona sei dank. Beim dritten und letzten IGTC-Lauf in Kyalami siegte Mercedes vor Ferrari, die Meistertitel gingen an Audi (Hersteller) und Ferrari (Fahrertitel).

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Das Saisonfinale der IGTC in Kyalami hätte eigentlich Anfang Dezember stattfinden sollen, doch der plötzliche Ausbruch der neuen Omikron-Variante in Südafrika zwang zur Verlegung des Finales um zwei Monate. Somit konnten die rührigen Promoter in Südafrika beim 9h-Rennen diesmal nicht mit einem vollen Starterfeld glänzen: Nur Mercedes, Audi und Ferrari schickten Fahrzeuge mit Unterstützung nach Afrika, weil sie sich Hoffnungen auf weitere Meistertitel machten.

Daher standen in Kyalami gerade mal 13 Fahrzeuge am Start. GT-Promoter Stéphane Ratel biss dennoch in den sauren Apfel, um die zweite IGTC-Saison unter Pandemiebedingungen noch halbwegs gut über die Bühne zu bringen. „Ich bin guter Hoffnung, dass wir die IGTC-Saison 2022 trotz der Verschiebung des 12h-Rennens in Bathurst wieder fast unter regulären Bedingungen abhalten können“, so Ratel. Derzeit sind vier Rennen auf vier Kontinenten geplant, nur der Japan-Lauf in Suzuka muss eventuell auch 2022 aussetzen.

Ferrari holt Fahrertitel

Machen wir es kurz und schmerzlos: Die beiden AF-Corse-Piloten Côme Ledogar und Alessandro Pier Guidi holten zusammen mit Miguel Molina in Kyalami Platz 2. Im Ziel fehlten 15 Sekunden auf den siegreichen AKKA-ASP-Mercedes von Raffaele Marciello, Jules Gounon und Timur Boguslavskiy. Der letztgenannte Russe hatte noch eine theoretische Chance, den beiden Ferrari-Kutschern den Meistertitel abzujagen, denn seine Teamkollegen Marciello und Gounon fuhren beim ersten IGTC-Lauf in Spa für ein anderes Mercedes-Team, dessen AMG GT3 aber im Rennen nach einem Aufhängungsschaden ausgefallen war. Doch mit Platz 2 in Kyalami eroberten Ledogar und Pier Guidi recht souverän den Fahrertitel, während die Herstellerkrone an Audi ging: Die Bayern hatten in Spa Platz 2 belegt sowie den zweiten Lauf in Indianapolis gewonnen – und reisten somit mit einer komfortablen Führung nach Südafrika.

> „Wir haben unsere Karten in Kyalami sauber ausgespielt, allerdings hatten wir bei der Performance wohl auch einen kleinen Vorteil gegenüber Audi.“
>
> IGTC-Meister Pier Guidi

Nur Ferrari hätte Audi theoretisch noch abfangen können, doch das Thema hatte sich schnell erledigt: Nicklas Nielsen musste den zweiten AF-Corse-Ferrari 488 GT3 in der vierten Rennstunde mit Getriebeschaden abstellen. Audi belegte im Ziel mit vier GT3-Fahrzeugen geschlossen die Plätze 3 bis 6, wobei sich das Saintéloc-Team mit den Piloten Patric Niederhauser, Markus Winkelhock und Kelvin van der Linde knapp vor dem WRT-Trio Charles Weerts, Mattia Drudi und Christopher Haase durchsetzte.

Die IGTC gilt als inoffizielle GT3-Weltmeisterschaft, in der normalerweise fünf große Highlight-Rennen auf fünf unterschiedlichen Kontinenten zu einer Wertung zusammengefasst werden. Die Unterstützung der Hersteller ist prinzipiell groß, allerdings war die IGTC von der globalen Pandemie stärker betroffen als nationale oder regionale Meisterschaften.

Doch auch die Rennen der Saison 2021 haben durchaus Aussagekraft: Nachdem der Saisonstart in Australien gecancelt werden musste, erlebten die Fans beim 24h-Rennen in Spa ein großartiges Duell um den Sieg zwischen Audi und Ferrari. Die Italiener führten das Rennen an, doch dann kam eine Stunde vor Rennende der große Regen, WRT eroberte mit geschickter Taktik die Führung. Im megaspannenden Finale musste sich WRT-Audi-Pilot Dries Vanthoor dann allerdings Alessandro Pier Guidi im Ferrari beugen: Der Italiener kassierte den Belgier mit einem beherzten Überholmanöver – im strömenden Regen in Blanchi-


IGTC

Beim IGTC-Finale in Kyalami gingen nach der Verschiebung in den Februar nur 13 GT3-Teams an den Start

mont, und zwar außenherum! Damit waren die ersten Jetons im Meisterpoker bereits verspielt. „In der Rückbetrachtung war der Sieg beim 24h-Rennen in Spa der Schlüssel zum Titelgewinn in der IGTC“, sagte Alessandro Pier Guidi in Südafrika. „Der Sieg war außerdem extrem wichtig für die Marke Ferrari, weil wir bei diesem großen Klassiker lange nicht mehr präsent waren.“

Logischerweise reisten Ferrari und Audi dann mit starken Paarungen zum zweiten IGTC-Lauf nach Indianapolis. Beim 8h-Rennen in den USA siegte Audi, allerdings mit dem Saintéloc-Team und nicht mit der belgischen WRT-Mannschaft, womit Ferrari in Indianapolis mit einem vierten Platz die Führung in der Fahrermeisterschaft der IGTC sogar verteidigen konnte. Zwar hatte Ferrari in Amerika eine gute Pace, aber kein gutes Rennen: Nicklas Nielsen, der Pier Guidi und Ledogar in den USA unterstützte, bekam im viertplatzierten Ferrari eine Strafe für einen selbstverschuldeten Feindkontakt mit einem GT4-Auto, sodass im Ziel Audi, Mercedes und Lamborghini vor dem Top-Ferrari lagen.

Auch der neue IGTC-Champion Alessandro Pier Guidi sieht Indianapolis in der Rückschau als problematisch: „Wir hatten zwar prinzipiell die Pace, um mit den stärksten GT3-Herstellern zu kämpfen, aber wir hatten auch viele kleine Probleme beim Setup und mit den Reifen, dazu kam eine Strafe. Aber so ist das halt im Motorsport, manchmal kann man nicht gewinnen, und dann muss man sich darauf konzentrieren, den Schaden gering zu halten, besonders wenn man um den Titel kämpft. Genau das haben wir in Indianapolis gemacht – und reisten deshalb als Führende nach Südafrika.“

„In der Rückbetrachtung war der Sieg beim 24h-Rennen in Spa der Schlüssel für den Titelgewinn in der Intercontinental GT Challenge“

IGTC-Meister Pier Guidi

Allerdings war der Vorsprung entsprechend geschrumpft: Pier Guidi, Ledogar und Nielsen reisten mit einem Polster von mageren zwei Pünktchen auf die Saintéloc-Kutscher Winkelhock, Niederhauser und Haase an. Die in Spa zweitplatzierten Audi-WRT-Piloten Charles Weerts und Dries Vanthoor hatten bereits neun Punkte Rückstand – bei noch 25 zu vergebenden Zählern für einen Rennsieg in Kyalami.

Mercedes mit bester Pace

Die logische Folge: Die Teams und Hersteller splitteten ihre Fahrerpaarungen, um für alle Eventualitäten gerüstet zu sein. Nielsen wechselte auf den zweiten Ferrari, Haase wechselte von Saintéloc zu WRT, allerdings ausgelöst dadurch, dass Dries Vanthoor am Rennwochenende erkrankte und nicht mehr fahren konnte.

Trotz der engen Punktesituation war die Spannung getrübt, denn es fanden sich nur 13 Teams zum Finale ein, von denen zwei nur die Punkte für die erste Rennstunde im Auge hatten, weil es da um die Südafrikanische Meisterschaft ging. Der Verkehr trat als Einflussgröße in den Hintergrund, im Vordergrund standen Pace und Strategie. In der Super Pole stand Mercedes vorne vor Ferrari, Audi belegte nur die Plätze 5 und 6 – keine gute Ausgangsposition, um die Ferrari-Piloten beim Fahrertitel noch unter Druck zu setzen. „Wir wussten, dass Mercedes für Kyalami das beste Paket haben wird“, so Pier Guidi. „Natürlich versuchten wir, das Rennen zu gewinnen, aber der AKKA-ASP-Mercedes war zu stark. Daher fokussierten wir uns darauf, die Audi hinter uns zu halten und den Titel einzufahren.“

Ferrari setzte auf das lange Spiel, mehrfach fuhr der 488 mit der Startnummer 52 ohne Stopp durch die Boxengasse, nur um die Fahrzeit für den Piloten zu nullen und die Stints in die Länge zu strecken – so wollte sich Ferrari über die Distanz einen Boxenstopp sparen. Ein Safety Car in der dritten Stunde stellte die Strategie zwar wieder auf null, danach konzentrierte sich Ferrari nur noch darauf, vor den Audi zu bleiben: „Wir haben die Strategie von Audi gematched, um nicht in irgendeine blöde Falle zu tappen“, so Pier Guidi nach dem Rennen. „Ich glaube, wir haben als Ferrari unsere Karten hier gut ausgespielt. Allerdings hatten wir auch einen kleinen Performance-Vorteil gegenüber Audi, das hat natürlich geholfen.“

Pier Guidi musste nach der SC-Phase allerdings noch einen Audi für Platz 2 aktiv überholen, was dem Italiener aber vorzüglich gelang. „Diese Rennstrecke ist sehr seltsam. Wir fahren die schnellsten Rundenzeiten im Stint am Ende, nicht am Anfang. Die Reifen bauen fast gar nicht ab, sodass das Gewicht vom Benzin mehr Einfluss auf die Rundenzeit hat als der Reifenverschleiß. Da hilft es natürlich, wenn man ein GT3-Auto mit guter Balance hat“, so der neue IGTC-Meister Alessandro Pier Guidi nach dem Finalrennen. ■


IGTC

Die AKKA-ASP-Crew Marciello, Gounon und Boguslavskiy siegte in Kyalami



IGTC

Audi-Kundensportchef Chris Reinke freut sich über den Herstellertitel

GT3-Sport: Neue Details zur Homologation des Ford Mustang GT3

Der Streitfall Mustang GT3

Die Ankündigung von Ford und Multimatic, für 2024 ein GT3-Auto auf Basis des Ford Mustang zu bauen, ist eigentlich eine gute Nachricht. Doch die Szene ist gespalten: Der neue Präsident der FIA-GT-Kommission, Lutz Leif Linden, hat noch vor seinem Amtsantritt den ersten Streitfall an der Backe.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**



MOTORSPORT-IMAGES

Ford will die GT3-Szene aufmischen, doch die wehrt sich gegen den Mustang

Der neue Ford Mustang GT3, dessen Entwicklung letzte Woche beim 24h-Rennen in Daytona von Ford und Multimatic angekündigt wurde, schlägt weiter hohe Wellen: Nach Informationen von Motorsport aktuell hat GT-Promoter Stéphane Ratel seinen Sitz in der FIA-GT-Kommission aufgegeben. Angeblich ist Ratel verstimmt über die Tatsache, dass die bisherige Kommissions-Präsidentin Leena Gade den Antrag von Ford auf Zulassung des Mustang GT3 unterstützt, obwohl eine Richtlinie zur Homologation von GT3-Autos vorsieht, dass das entsprechende Basismodell mindestens 70 000 US-Dollar kosten muss. In Amerika kostet der Mustang aber nur 28 000 Dollar. Der indirekte Vorwurf: Leena Gade befinde sich in einem Interessenskonflikt, denn die Britin arbeitet im Hauptberuf für Multimatic, die das Auto im Auftrag von Ford entwickeln und bauen werden. Dieser versteckte Streit wird von einem zweiten Handlungsstrang überlagert: Der neu gewählte FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem besetzt gerade fast alle FIA-Kommissionen neu. Ein Opfer: Leena Gade. Die Britin soll vom AvD-Geschäftsführer Lutz Leif Linden ersetzt werden. Damit muss der Deutsche an der Spitze der GT-Kommission erst mal einen handfesten Streit schlichten.

Ratel war bisher mit seiner Marktmacht so eine Art Hausmeister der GT3-Klasse. So verhinderte der Franzose vor ein paar Jahren schon die GT3-Homologation des Ford GT. Sein Argument: Das Auto gehöre nicht in die GT3-Klasse, weil es eigentlich ein Prototyp sei. Jetzt also wieder Ford, nur erfolgt die Attacke als möglicher Preisbrecher diesmal von unten. Vorläufig hat nur die IMSA-Serie eine Startzusage für Ford ab 2024 erteilt. Die WEC will sich zu dem Thema erst äußern, wenn das Auto wirklich von der FIA homologiert wird.

Lutz Leif Linden steht also eine intensive Startphase als neuer Kommissions-Präsident bevor. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NLS: GT3-AERO ANGEPASST

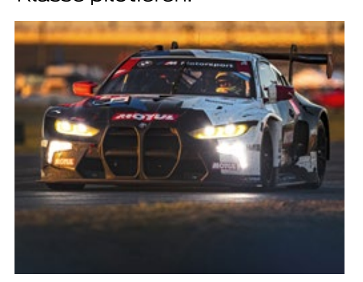
Bisher mussten die GT3-Autos speziell für die Nordschleife mit einem modifizierten Heckflügel antreten. Entweder musste dieser nach vorne gesetzt werden oder auf beiden Seiten gekürzt werden. Der Grund: Weil man die Aero anpasste und vorne weniger Abtrieb fuhr, musste auch hinten eine Änderung her, um die Balance zu halten. Aus Kostengründen haben die Technik-Verantwortlichen des ADAC Nordrhein in Abstimmung mit dem DMSB diese Regel für alle neu homologierten Autos nun wieder gekippt. Weil BMW sich ohnehin mit dem neuen M4 GT3 aber schon darauf eingestellt hatte, nimmt man die neue Ausnahme wohl nicht in Anspruch. Audi könnte mit dem neuen R8-LMS-Evo-Paket aber davon Gebrauch machen.

24H: NEUER SPRIT FÜR GT4?

Den Plan, in der Saison 2022 mit E-Fuels auf der Nordschleife zu fahren, musste der ADAC Nordrhein aufgrund zu wenig verfügbarer Mengen streichen. Nun ist man in Verhandlungen mit Spritlieferant Total, der unter anderem einen neuen Biokraftstoff für die Sportwagen-Langstreckenweltmeisterschaft entwickelt hat. Dieser könnte möglicherweise auch in der GT4-Klasse am Nürburgring zum Einsatz kommen, wenn es zu einer Zusage kommt. Weil es auch hier wieder an der Menge hängt, ist das Ziel, die GT3 dann für 2023 damit auszustatten.

BMW: IMSA-REDUZIERUNG

Im Rahmen des 24h-Rennens in Daytona hat BMW bestätigt, was MSa-Leser bereits seit November wissen: BMW wird das Werksaufgebot in der GTD-Pro-Klasse nach dem zweiten Saisonlauf in Sebring auf ein Auto reduzieren. Der bisherige BMW-Sportchef Mike Krack hatte bereits im MSa-Interview beim Saisonfinale in Atlanta angedeutet, dass BMW Ressourcen für das neue LMDh-Projekt freischaufeln muss – und dass dazu auch eine Reduzierung des Engagements in der GTD-Pro-Klasse gehören könnte. Ab dem dritten IMSA-Saisonlauf werden John Edwards und Connor De Phillippi den verbliebenen BMW M4 GT3 in der GTD-Pro-Klasse pilotieren.



LAMBO-LMDh-Deal: Bald?

Schon das Schreiben dieser Meldung bereitet Schmerzen: Wie lange hat uns Lamborghini erklärt, dass sie ganz bald ganz sicher ein GTE-Auto bauen? Viele Jahre! Jetzt das gleiche Spiel in der LMDh-Klasse: Da könnten die Italiener auf den fahrenden Porsche-/Audi-Zug aufspringen, wenn sie nur wollten und sich endlich entscheiden würden. Denn mittlerweile erzählen sie uns seit zwei Jahren, dass sie den Einstieg ganz bald und ganz sicher ankündigen. In Daytona sagte Sportchef Giorgio Sanna: „Wir werden sehr bald entscheiden!“ Wirklich?

NEUES QUALI-FORMAT?

IMSA-Boss John Doonan hat nach dem 24h-Rennen in Daytona angekündigt, dass man im nächsten Jahr eventuell mehr Punkte für das 100-minütige Quali-Rennen vergeben wird, das am Roar-Testwochenende vor dem 24h-Rennen stattfindet. Das Quali-Rennen bestimmt die Startreihenfolge für den 24h-Klassiker, für den Sieg im Quali-Rennen und damit für die Pole-Position gab es bisher maximal 35 Punkte. Die IMSA will die Punktezahl erhöhen, um den Gegenwert für die Teams zu erhöhen und gleichzeitig das allgegenwärtige BOP-Sandbagging zu unterbinden.



FOTOS: ROOZENSPEED

Perfektes Klima

Rennen fahren in sommerlichen Gefilden – und das im Januar: Die GTWC erfreut sich nicht umsonst großer Wertschätzung, vor allem auch bei Teams, die während der Winterpause ihre gewohnten Abläufe nicht unterbrechen wollen.

Von: **Horst von Saurma**

Der zweite Lauf zur GTWC-Meisterschaft in Estoril ging ähnlich spannungsgeladen über die Bühne wie die Auftaktveranstaltung im Dezember in Portimão: 27 Starter, darunter nicht weniger als acht Porsche in der umkämpften Cup-R-Klasse, mochten sich trotz der frühen Jahreszeit im Januar an der Atlantikküste keine Blöße geben – und ließen es ordentlich krachen. Der schon optisch Schnellste des ganzen Starterfeldes – Javier Ibran Pardo in seinem blau-schwarzen Ligier JS P3 – wurde im Qualifying überraschenderweise von Marcin Jedlinski in dem von Olimp Racing präparierten Ferrari 488 GT3 auf den zweiten Platz verwiesen.

Trotzdem entschied Pardo das Rennen mit denkbar knappen 1,255 Sekunden Vorsprung vor Jedlinski für sich, nachdem er sich gleich nach dem Start mutig am Porsche vorbeigeschoben hatte. Der Dritte auf dem Stockerl, Oscar Löfquist, folgte dem Duo im Porsche 992 Cup mit einem Abstand von 24 Sekunden.

Im zweiten Sprintrennen ließen Karol Basz und Krystian Korzeniowski in ihrem von Olimp Racing vorbereiteten Ferrari 488 GT3 der Konkurrenz nur wenig Chancen und sicherten sich mit Bestzeiten von 1.36,864 min beziehungsweise 1.37,075 min souverän die Plätze 1 und 2. Das Duell um den dritten Platz zwischen den beiden Porsche-992-Cup-Piloten Löfquist und Glaser konnte der Schwede nach spannendem Kampf knapp für sich entscheiden. Nicht minder überzeugend das Ferrari-Battle im dritten, 45 Minuten dauernden Endurance-Rennen: Mit noch mal verbesserten Rundenzeiten fuhr Marcin Jedlinski gegenüber dem Zweitplatzierten, Uwe Lauer in dem von „Die Biermacher Racing“ eingesetzten Ferrari 488 GT3, einen Vorsprung von immerhin 25 Sekunden heraus.

Mit acht Sekunden Abstand folgte auf dem dritten Rang der Sieger des ersten Sprintrennens, Stanislaw Jedlinski. Ein rundum begeisterndes Rennen fuhren die Zwillingsbrüder Michael und Johannes Kapfinger, die der Klassenkonkurrenz in ihrem von Huber Racing eingesetzten 991.2-Cup-Porsche das ganze Wochenende über das Nachsehen gaben – und das bei ihrem allerersten GTWC-Start. ■



Je ein Sieg: Marchewicz und Milagros



Enges Duell: Ferrari 488 gegen 992 Cup



Nicht der Schnellste: Pardo im Ligier



Duelle: Huber Motorsport vs. HP Racing



Johannes und Michael Kapfinger siegten in der GT3-Cup-Klasse vor Eibl (l.)

GT WINTER SERIES, ESTORIL

1. Sprintrennen, 15 Runden à 4,36 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Javier Ibran Pardo	BE Motorsport	25.07,818 min
2.	Marcin Jedlinski	Olimp Racing	+ 1,255 s
3.	Oscar Löfquist	Kjellin Motorsp.	+ 23,947 s
4.	Johannes Kapfinger	Huber Motorsp.	+ 28,721 s
5.	Sebastian Glaser	Ecke Motorsport	+ 33,008 s
6.	Simon Eibl	Laptime-Perf.	+ 54,807 s
7.	Piotr Wira	Good Speed R.	+ 57,452 s
8.	M. Kammermann	Mcar Motorsport	+ 1.06,900 min
9.	Theo Oeverhaus	CV Performance	+ 1.09,438 min
10.	Stanislaw Jedlinski	Olimp Racing	+ 1.11,673 min

2. Sprintrennen, 13 Runden à 4,36 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Karol Basz	Olimp Racing	25.25,163 min
2.	Krystian Korzeniowski	Olimp Racing	+ 0,912 s
3.	Oscar Löfquist	Kjellin Motorsp.	+ 15,985 s
4.	Sebastian Glaser	Ecke Motorsport	+ 16,386 s
5.	Piotr Wira	Good Speed R.	+ 16,613 s
6.	Michael Kapfinger	Huber Racing	+ 18,402 s
7.	Ulrich Ziegler	HP Racing Int.	+ 20,133 s
8.	Javier Ibran Pardo	BE Motorsport	+ 24,022 s
9.	Uwe Lauer	Die Biermacher	+ 25,640 s
10.	Simon Eibl	Laptime Perf.	+ 26,757 s

Endurance-Rennen, 25 Runden à 4,36 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Marcin Jedlinski	Olimp Racing	45.00,261 min
2.	Uwe Lauer	Die Biermacher	+ 25,135 s
3.	Stanislaw Jedlinski	Olimp Racing	+ 33,122 s
4.	Piotr Wira	Good Speed R.	+ 54,461 s
5.	Johannes Kapfinger	Huber Racing	+ 59,313 s
6.	Javier Ibran Pardo	BE Motorsport	+ 1 Lap
7.	Simon Eibl	Laptime-Perf.	+ 1 Lap
8.	David Assfalk	HP Racing Int.	+ 1 Lap
9.	Theo Oeverhaus	CV Performance	+ 1 Lap
10.	Pablo Burguera	E2P Racing	+ 1 Lap

„Alles für den ersten WM-Sieg“

Craig Breen ist glücklich. Nach schwierigen Jahren bei Citroën und als Teilzeitfahrer bei Hyundai wechselte der Ire frühzeitig zu M-Sport, jenem Team, bei dem seine Karriere begann. Aus gutem Grund, wie der 32-Jährige im MSa-Interview verrät.

Von: **Reiner Kuhn**

Gratulation. Erster Start im Ford Puma Rally1 – und hinter den Abo-Weltmeistern aus Frankreich gleich auf dem Podium. Wie wichtig ist dieser Auftakterfolg für Sie?
Das ist natürlich der perfekte Saisonstart. Vor allem nach meinem Testunfall in der Vorwoche, der mich und mein Team wichtige Kilometer kostete. Zudem bin ich erst viermal bei der Monte gestartet, das letzte Mal 2018. Mit einem noch ungewohnten Auto auf dem Podium zu stehen, ist einfach eine Riesensache.

War dies Ihre bisher beste Rallye?
Nein, da gab es sicher bessere, auch vom Ergebnis. So wurde ich im Citroën in Schweden Zweiter – und im Hyundai in Finnland, Estland und Ypern. Obwohl, es war sicher eine meiner cleversten und intelligentesten Fahrten.

Warum das?
Ich wusste ja schon vor dem Start, dass wir mit unseren geringen Erfahrungen auf diesen speziellen Strecken gegen die anderen kaum eine Chance haben werden. Wir haben nur auf uns geschaut, versucht uns aus allen Problemen rauszuhalten und nur dann das Tempo zu erhöhen, wenn wir uns sicher waren, etwa beim zweiten Durchgang über Sisteron mit über Kreuz montierten Reifen, was ich aus meinen R5-Zeiten kenne.

Wie viel Potenzial steckt noch im Ford Puma Rally1?
Eine ganz Menge. Mit jedem Kilometer habe ich mich wohler gefühlt. Aber das geht den anderen Fahrern genauso. Es gibt noch einiges, was wir besser machen müssen und auch werden.



M-SPORT

„Es ist eine echte Befreiung zu wissen, man sitzt bei der nächsten Rallye im gleichen Auto.“

Craig Breen

In welchen Bereichen?
Allem voran, effizient zu sein und möglichst wenig Boost zu vergeuden. Das Hybridsystem verändert das Fahren. Das fängt damit an, dass man das Rekuperieren im Hinterkopf hat und im Idealfall nun Bremsen sollte, ohne wirklich langsamer zu werden. Im Schnee und auf Schotter ist es mit Boost zwar einfacher, andererseits muss man aufpassen, dass man mit durchdrehenden Rädern nicht den Vortrieb kaputt macht. Insgesamt muss man sich nun vor einer Rallye mehr Gedanken machen.

Wie bedeutsam ist das volle WM-Programm 2022 für Sie?
Enorm wichtig. Bei Citroën oder Hyundai wusste ich nie, ob die nächste Rallye meine letzte sein wird, wenn es schlecht läuft. Bei Hyundai war es ganz extrem, angefangen beim Wechsel vom Rally2 in den WRC und zurück; Mal mit Michelin, dann Pirelli oder zwischendurch MRF-Reifen. Das hat mir zwar geholfen, mich schneller auf Neues einzustellen, aber ohne konstante Bedingungen kann man nicht vorne mitfahren. Es ist eine echte Befreiung zu wissen, man sitzt bei der nächsten Rallye im gleichen Auto.



ROESELER

Gelungener Auftakt: Platz 3 bei der Rallye Monte Carlo im Ford Puma Rally1



Craig Breen

Geburtstag: : 02. Februar 1990
Geburtsort: Slieverue (IRL)
Herkunftsland: Irland

WM-KARRIERE
2007: Erste Rallye
2009: 1. von 69 WM-Starts
2011: Gewinner WM-Akademie
2012: SWRC-Champion (Ford)
2015: EM-2. (Peugeot)
2016–2018: Citroën, 1 x Podium
2019–2021: Hyundai, 4 x Podium

HOBBYS
Alte Rallyeautos

Sie lieben die ganz schnellen Rallyes wie Finnland, Estland und Schweden. Was rechnen Sie sich dort aus?
In Schweden war ich immer gut dabei, und Platz 4 bei der Arctic im Vorjahr war auch okay. Lasst uns unseren Test nächste Woche abwarten, dann weiß ich mehr. Wichtig ist, dass wir ordentlich Schnee haben. Nicht zu vergessen: Erstmals in meiner Karriere muss ich zu Beginn als Zweiter auf die Bahn. Das ist eine neue, aber auch tolle Erfahrung, heißt es doch, dass ich in der WM ganz vorne dabei bin.

Auf welche WM-Läufe freuen Sie sich besonders?
Neuseeland steht weit oben, und ist die Safari, bei der ich noch nie gestartet bin. Aber auch auf Spanien, wo ich letztmals 2018 gestartet bin, freue ich mich. Dort sind immer viele Iren – und von meiner Wahlheimat Andorra habe ich es nicht weit.

Hand aufs Herz, schielen Sie auf den WM-Titel?
Darüber mache ich mir überhaupt keine Gedanken. Das Wichtigste ist der erste WM-Sieg, dafür würde ich alles tun. Alle anderen zu schlagen, ist etwas ganz Besonderes. Ich bin überzeugt, dass dies etwas mit einem macht. Danach kann man über weitere Siege oder den WM-Titel nachdenken. ■



Rallye-WM

Unter Zugzwang

Viel Arbeit bei Hyundai: Noch sind die Werksfahrer und ihre Hybridboliden keine Einheit

KUHN

Nach dem verpatzten Saisonauftakt steht das Hyundai-Team früh unter Zugzwang. Vor der Rallye Schweden ist das Lastenheft proppenvoll. Ganz oben: die Zuverlässigkeit des i20 Rally1.

Von: **Reiner Kuhn**

Zwei Wochen nach dem Saisonauftakt ist Oliver Solberg wieder wohlauf. Vergessen die bei der Rallye Monte Carlo durch ins Cockpit dringende Auspuffgase verursachten Kopfschmerzen und Schwindelgefühle, aufgrund derer der Hyundai-Youngster seinen Werkswagen am Sonntagvormittag auf Gesamtrang 7 abstellte und aufgab. Am Wochenende geigt der 20-Jährige in der Heimat beim Race of Champions schon wieder groß auf.

Nur wenige Kilometer entfernt dreht Thierry Neuville seine Runden. Der Belgier, bei der Monte als Sechster und einziger Hyundai-Pilot im Ziel, macht beim Vorbereitungstest auf die Rallye Schweden den Anfang. „Es gibt verschiedene Bereiche, an denen wir arbeiten, aber am wichtigsten ist die Zuverlässigkeit. Wir müssen bei den kommenden Events viel stärker sein.“

Die Krux: Beim WM-Auftakt hatte jeder Werksfahrer andere Probleme, zumeist technische. Dabei ist noch unklar, ob Neuvilles Dämpferschaden auf einen zu aggressiven Umgang mit dem i20 Rally1 zurückzuführen ist. Klarer der Fall Ott Tänak: Der Este kegelte sich einmal mehr selbst aus dem Rennen. Nach zwei Top-3-Zeiten stellte der Weltmeister von 2019 seinen Dienstwagen nach einem erneuten Ausrutscher mangels Ersatzreifen und mit beschädigtem Wasserkühler ab. Nun ist er unter Zugzwang.

Seinen einzigen WM-Sieg im Vorjahr holte Tänak beim bunten Schneetreiben in Lappland. Um daran anzuknüpfen, wäre ein guter Test nun umso wichtiger. Technikchef Julien Moncet ist dabei nicht vor Ort – und auch nicht in Alzenau. Der Franzose befindet sich nach positivem Corona-Test ebenso in häuslicher Quarantäne wie weitere Teammitglieder. Fahrer oder Beifahrer sind nicht betroffen. Wichtig: In der Rallye-WM gibt es keine Streichresultate. ■

Rallye-WM

Loubet im Puma Rally1

Pierre-Louis Loubet kehrt in die Topliga zurück. Der WRC2-Champion von 2019 wechselt vom privaten Hyundai i20 WRC zum Ford Puma Rally1 von M-Sport.

Er war zur falschen Zeit am falschen Ort, glaubt Pierre-Louis Loubet. „Erst kam die Pandemie, im Vorjahr konnte ich kaum testen und hatte im Wettbewerb viele Probleme mit dem Auto“, so der 24-jährige Korse, der im privat eingesetzten Hyundai i20 WRC bei elf Auftritten nur sechs Mal das Ziel sah. Die Highlights: Jeweils Platz 7 auf Sardinien 2020 und in Estland 2021. Im Herbst schloss er das Kapitel Hyundai, nicht aber das Ziel, in der Topklasse zu starten. Nun dockt der Sohn von Ex-Europameister Yves Loubet bei M-Sport an. „Es ist wie ein Traum, der wahr wird. Ich bin super glücklich und hoffe, dass ich nun mein wahres Potenzial zeigen kann“, freut sich der Youngster auf den ersten Start im Ford Puma Rally1 in Kroatien. Danach sollen die Rallyes in Portugal, Sardinien, Estland, Finnland, Griechenland und Spanien folgen. „Es ist eine entscheidende Saison für mich, und ich weiß, dass ich mit M-Sport alles haben werde, was ich brauche, um gut abzuschneiden. Schließlich haben das Team und der Ford Puma die Rallye Monte Carlo gewonnen.“

Da sich nach Prada-Junior Lorenzo Bertelli (Schweden) auch schon Edelprivatier Jourdan Serderidis mit M-Sport über zwei WM-Auftritte im Puma in Kenia und Griechenland handelseinig ist, dürfte es nur eine Frage der Zeit sein, bis die britische Edelschmiede fünf Rally1-Hybridboliden an den Start bringt. Gerüchten zufolge könnte es schon beim dritten Lauf in Kroatien (mit Breen, Fourmaux, Greensmith, Loubet und Loeb) so weit sein. ■ RK



M-SPORT

Jetzt bei M-Sport: Loubet

Clubsport Rallye Sprint Cup

Neue Einstiegs-Serie

Im neugeschaffenen ADAC Clubsport-Rallye-Sprint-Cup können Talente zwischen 15 und 29 Jahren erste Rallye-Erfahrungen sammeln.

Gemeinsam mit seinen Regionalclubs hat der ADAC den Rallye-Sprint-Cup ins Leben gerufen. Aufgeteilt in die drei Regionen Nord, Mitte und Süd finden in jeder Region vier Veranstaltungen statt, für die sich bis zu 16 Teams qualifizieren können. Pro Veranstaltung werden zwei Läufe mit maximal 15 Wertungskilometern ausgetragen. Der Schwierigkeitsgrad soll dem Niveau entsprechen, das auch bei nationalen Rallyes gefordert wird.

Am Saisonende treten die besten Teams aus jeder Region in einem überregionalen Saisonfinale mit zwei Wertungsläufen gegeneinander an. Teilnahmevoraussetzung ist der Abschluss eines Sichtungslehrgangs im Vorfeld. Weitere Informationen unter: adac-motorsport.de/adac-clubsport-rallye-sprint-cup ■ RK



ADAC WESER_EMS

Regionale Einstiegshilfe: Die Cup-Autos werden von den ADAC-Clubs gestellt

MCKLEIN

Furioser Auftritt: Röhrl/Geistdörfer feiern als Außenseiter ihren zweiten Monte-Sieg

50. Rallye Monte Carlo 1982

Röhrls Quattro-Klatsche

Auf dem Papier waren die Audi Quattro überlegen. Aber das Tauwetter spielte Röhrl/Geistdörfer in die Karten. Ihr zuverlässiger Opel Ascona 400 war perfekt präpariert. Trotzdem glaubte Walter Röhrl diese Monte schon früh verloren zu haben.

Von: **Dirk Johae**

Es sieht nicht gut aus. „Ich merke, dass ich nicht richtig trainiert habe", sinniert Walter Röhrl im Ziel der zweiten von 32 Wertungsprüfungen. „Ich kann mich an kein Eck erinnern." Walter Röhrl mit Erinnerungslücken? Hatte er in der Saison 1981 mit sporadischen Einsätzen und nur einem WM-Start sein phänomenales Gedächtnis verloren? Doch die unbestechliche Stoppuhr offenbart die Realität und taucht die Chartreuse in ehrfürchtiges Schweigen: 25 Minuten, 42 Sekunden – eine unglaubliche Zeit.

Quattro im Nacken

Die alte Bestmarke stammte aus dem Vorjahr: Hannu Mikkola hatte sie im Quattro in den Schnee gespurt. Auf den jetzt schneefreien, knapp 44 Kilometern war Röhrl im 260 PS starken Opel zehneinhalb Minuten schneller. Die Konkurrenz ist gewarnt, Walter Röhrl jedoch nicht beruhigt. Im direkten Duell hat der alte Rekordhalter zwar durch einen Reifenschaden Zeit eingebüßt, sitzt dem jetzt führenden Opel-Piloten aber beharrlich im Nacken: „Den Mikkola kann ich unmöglich halten", meint Röhrl.

Zu groß der Respekt vor dem vernichtenden Antritt des 320 PS starken Allradmonsters. Erinnerungen an die San Remo vor drei Monaten werden wach, Röhrls einzigem WM-Auftritt der vorigen Saison. Da wuchtete Mikkola seinen Quattro nach einem frühen Defekt aus dem tiefen Klassement-Keller mit einer Bestzeitensalve noch auf den vierten

ZAHL DER RALLYE

10,5

Minuten war Walter Röhrl auf der Chartreuse-WP (43,88 km) schneller als die alte Rekordmarke von Hannu Mikkola im Quattro aus dem Vorjahr (auf Schnee).



MCKLEIN

Schnellste Röhrl-Verfolger: Mikkola und Hertz werden Zweite



MCKLEIN

Endstation Briançonnet: Michèle Mouton strandet an einer Hauswand



MCKLEIN

Reifenpoker in Burzet: Kleint hat Röhrl eingeholt



MCKLEIN

Unter Wert geschlagen: Kleint und Wanger nach Sabotage nur Siebte

Gesamtplatz. Bei der Monte stöhnt Röhrl zur Halbzeit: „Ich fahr' ja schon 150 Prozent, und der Kerl kommt immer näher." Sein Verfolger ist da schon Einzelkämpfer im Vier-Ringe-Lager.

Seine Teamkollegin Michèle Mouton hat auf Attacke gesetzt, allerdings ohne aktuelle Eisnoten. Die Strecke war bereits vor der Durchfahrt der Eisspione gesperrt worden. Eine Eisplatte im Schatten sorgt für einen wilden Abgang bei Tempo 100, der brutal an einer Hauswand endet. Der wilde Italiener Michele Cinotto hat seinen Quattro schon am Vortag aufgearbeitet. Dagegen zeigt Röhrls Teamkollege Jochi Kleint eine starke Leistung. So bildet das Opel-Duo eine Doppelspitze gegen den einsamen Quattro.

GESAMTWERTUNG

	Fahrer / Beifahrer	Auto	Zeit
1.	Walter Röhrl/Christian Geistdörfer	Opel Ascona 400	8:20.33 h = 89,6 km/h
2.	Hannu Mikkola/Arne Hertz	Audi Quattro	+ 3.49 min
3.	Jean-Luc Thérier/Michel Vial	Porsche 911 SC	+ 12.05 min
4.	Guy Fréquelin/Jean-François Fauchille	Porsche 911 SC	+ 17.07 min
5.	Bruno Saby/Françoise Sappey	Renault 5 Turbo	+ 23.01 min
6.	Dany Snobeck/Denise Emmanuelli	Renault 5 Turbo	+ 29.55 min
7.	Jochi Kleint/Gunter Wanger	Opel Ascona 400	+ 39.07 min
8.	Philippe Touren/Jean-Louis Alric	Renault 5 Turbo	+ 46.01 min
9.	Jean-Pierre Ballet/Chr. Gilbert („Tilber")	Porsche 911 SC	+ 48.27 min
10.	Jürgen Barth/Roland Kussmaul	Porsche 924 Carrera GTS	+ 49.13 min

DIE RALLYE

50. Rallye Monte Carlo, 16. bis 22.1.1982, 1. Lauf zur Rallye-WM

Wetter:	wechselhaftes Tauwetter, abschnittsweise Eis und Schnee
Distanz:	4082,71 Kilometer, davon 747,81 WP-Kilometer
Gestartet:	299
Gewertet:	140
Führungswechsel:	1
WP-Bestzeiten:	Röhrl 13, Mikkola 10, Fréquelin 5, Kleint 4, Mouton, Snobeck u. Thérier je 1 (Zeitgleich: WP 4 Röhrl/Mikkola, WP 30 Röhrl/Kleint/Snobeck)

Reifenpoker bei Opel

Auf der 19. WP in Burzet am Morgen des fünften Tages gelingt Kleint der Husarenstreich. Mutig setzt er auf die breiten Trockenreifen. Röhrl folgt zunächst den bedächtigen Worten von Rallyeprofessor Rauno Aaltonen, Opels hochkarätigem Eisspion. Die schmalen M&S-Reifen mit je 125 Spikes sind gerichtet – jeder Stahlstift in Einzelbehandlung um 45 Grad zur Fahrtrichtung angeschliffen. Aus einem Funkgerät knarzt „Spiegeleis", und flink werden die Spikes-Reifen auf den Ascona mit der Startnummer 2 montiert. Aber es ist die falsche Wahl. Oben auf dem Plateau hat die Morgensonne das Eis schon geschmolzen. Röhrls Vorsicht rächt sich. Mit seinem Teamkollegen Kleint im Schlepptau, der seinen Startabstand von einer Minute schon nach 7 von 32 Kilometern aufgeholt hat, kämpft sich Röhrl ins Ziel.

Der Schmirgelkurs hat seinen deutlichen Vorsprung auf Mikkola halbiert: „Jetzt hab' ich die Rallye verloren", meint er zu Geistdörfer. Mit dem Quattro war der Finne knapp anderthalb Minuten schneller. Röhrl ist all seiner Zweifel und seiner zeitweisen Lustlosigkeit zum Trotz in der Form seines Lebens. Aber geht diese Monte jetzt tatsächlich verloren? Röhrl lässt sich in dieses Stimmungsloch runterziehen, um sich dann neu zu motivieren. Für das Duell mit seinem agilen Hecktriebler gegen Audis „Wunderauto". Sein Opel liegt perfekt auf der Straße. Karl-Heinz Goldstein, seit dieser Saison Cheftechniker bei Opel Motorsport, hat beim Ascona 400 ganze Arbeit geleistet. Wie gut der leichte Ascona ist, muss sich am Col de Turini zeigen. Für Zusatzmotivation sorgt Audi-Technikchef Ferdinand Piëch, der extra zum Finale angereist ist. Bergauf hat Hannu Mikkola bereits 35 Sekunden Vorsprung. Röhrl rechnet damit, dass der Quattro ihn in der Prüfung überholt. Er kontert: „Auf der anderen Seite habe ich mich runtergestürzt wie ein Gestörter." Banges Warten nach dem Ziel, dann die Erlösung: Mikkola war sogar fünf Sekunden langsamer.

Empfindlich ärgern

Damit ist diese Monte entschieden, das Audi-Lager gibt sich geschlagen. Solche Situationen beschreibt Piëch später: „Es gelang Röhrl, die überlegenen Audi stellenweise empfindlich zu ärgern." Nach seinem ersten WM-Titel 1980 war Röhrl der Audi-Wunschkandidat. Jetzt ist er ihr stärkster Gegner.

Auch Jochi Kleint muss sich geschlagen geben. Nach dem Touchieren eines Felsens und folgender Strafzeit taumelt er auf den siebten Platz: Zuschauer hatten Schnee auf die abgesperrte Strecke geschaufelt. Die Teamkollegen Walter Röhrl und Christian Geistdörfer haben bei ihrem Comeback nach einjähriger WM-Pause Rallye-Historie geschrieben. Und es wird noch besser kommen: Am Ende der Saison wird das Duo seinen zweiten Weltmeistertitel feiern. ■



MCKLEIN

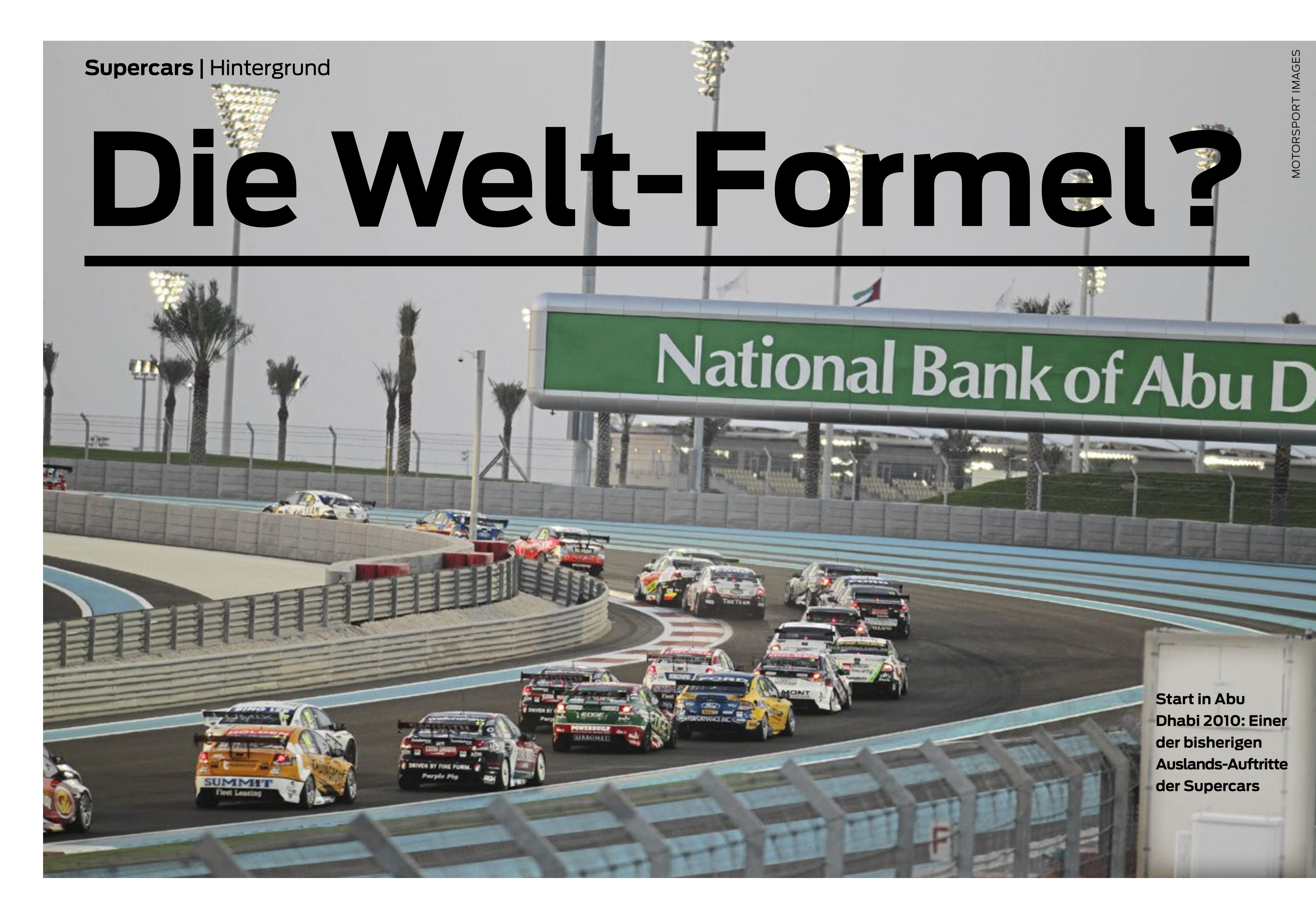
Bestes Privatteam: Thérier/Vial im Porsche 911 SC von Almeras



MCKLEIN

Erinnerungsfoto von 2010: Geistdörfer, Goldstein und Röhrl

Die Welt-Formel?



MOTORSPORT IMAGES

Start in Abu Dhabi 2010: Einer der bisherigen Auslands-Auftritte der Supercars

In rund vier Wochen startet die neue Supercars-Saison. Es wird die letzte mit den aktuellen Fahrzeugen sein. Der neue CEO Shane Howard hat derweil sein Amt angetreten – und schmiedet internationale Pläne. Wo steht die Serie, und wo geht die Reise hin?

Von: **Michael Bräutigam**

Die Welt ist im Wandel. Das ist normal, und das ist auch gut so. Bei dem Tempo, in dem sich dieser seit einigen Jahren vollzieht, kann einem aber schon mal angst und bange werden. Die Formel 1 fährt seit 2014 mit Hybrid-Motoren, die LMP1/Hypercars seit 2012. Die BTCC bekommt in diesem Jahr einen Elektro-Schub, die Rallye-WM ist schon gestartet, und auch die WTCR hat für 2023 einen teilelektrifizierten Antrieb im Köcher. Für Puristen bleiben unter anderem die Bastionen NASCAR und Supercars, die auch in ihrer neuesten Generation – NASCAR ab diesem, Supercars ab nächstem Jahr – auf V8-Verbrenner setzen. Ruft man sich nun in Erinnerung, dass auch jenseits des Großen Teichs schon Hybrid-Pläne für die gerade startende Next-Gen-Ära in der Schublade liegen, ist der auch mittelfristig rein auf Verbrenner ausgelegte Ansatz der Supercars mit ihren Gen3-Autos ein echter Anachronismus. Wie ein gallisches Dorf widersetzt man sich den Entwicklungen der Automobilindustrie.

Gen3 eine Herausforderung

Offensichtlich liegt man mit diesem Konzept aber goldrichtig. Die Fans sind zum allergrößten Teil begeistert von den neuen Autos, die ab 2023 ihre Rennen ausfechten. Mittlerweile hat man einige Testtage mit beiden Autos absolviert. Neben einem bassigeren V8-Ton kann man auf Videos von besagten Probegalopps auch erkennen, dass deutlich mehr Bewegung im Chassis ist.

Zwar strotzen auch die aktuellen Autos nicht gerade vor Stabilität und mechanischem oder gar aerodynamischem Grip, doch glaubt man den Aussagen der Piloten, dann fahren die derzeit genutzten Boliden im Vergleich zur kommenden Generation wie auf Schienen. Das aktuelle Supercar fühle sich an „wie eine Limousine“, sagt beispielsweise Tim Slade. Ein weiterer Supercars-Veteran, James Courtney, pflichtet ihm bei: „Das fühlt sich sehr anders an als die bisherigen Autos. Der Downforce ist so ähnlich wie 2008. Das könnte den erfahrenen Piloten entgegenkommen.“ Will Davison spricht gar davon, dass er „alle Hände voll“ zu tun hatte.

> **!** Schon zwischen 2005 und 2013 gab es internationale Rennen der Supercars. Doch die Serie war noch nicht reif für den großen Schritt. Mit Gen3 könnte er gelingen.

Generell leidet der Ford Mustang anscheinend noch unter einer ausgeprägten Untersteuer-Tendenz, während beim Chevrolet Camaro eher das Heck zum Auskeilen neigt. Aber hier wird man sich sicher noch annähern. In einem entscheidenden Punkt hat man übrigens auch auf die Fans gehört: Anders als geplant, werden die Gänge nicht über Lenkradpaddels, sondern weiter per Schalthebel gewechselt.

Erster Versuch gescheitert

Shane Howard, der Sean Seamer als CEO der Serie zum 1. Februar abgelöst hat, ist derweil so von seinem Produkt überzeugt, dass er eine erneute Internationalisierung anstrebt. Rennen außerhalb von Australien und Neuseeland hat es bereits zwischen 2005 und 2013 vereinzelt gegeben. Die Ziele: China, Bahrain, Abu Dhabi und USA. Damals stellte man sich sogar so international auf, dass man für einige Zeit „International“ im Namen trug. Marken wie Volvo, Nissan oder Mercedes unterstrichen den globaleren Ansatz.

Howard ist seit rund 20 Jahren Teil des Supercars-Trosses und hat alle damals im Ausland stattfindenden Rennen begleitet. Letztlich aber blieb es für die seinerzeit noch „V8 Supercars“ genannte Serie bei den vereinzelten Auftritten. Die sehr auf den australi-

schen Markt zugeschnittenen Autos waren noch nicht reif für den großen Schritt. Mit den neuen Gen3-Autos könnte dieser gelingen. „Die neuen Autos sehen aus wie das, was beim Händler steht. Dadurch können wir uns zusätzlichen Herstellern öffnen. Dazu kommt die internationale Strategie“, so Howard. Will sagen: Das aktuelle Zwei-Marken-Gefüge soll schon bald Geschichte sein.

Dritter Hersteller in Sicht

Eine entscheidende Rolle spielt hierbei das Team Walkinshaw Andretti United, das nach eigenen Angaben mit insgesamt sechs (!) Herstellern Verschwiegenheitsabkommen unterzeichnet hat. Man habe einen klaren Plan und werde bald wissen, was man macht. Schon für 2023 könnte also der ersehnte dritte Hersteller zurückkehren. Ende 2018 hatte Nissan als bis dato dritte Marke seine Werksunterstützung zurückgezogen, 2019 wurden noch private Nissan eingesetzt, seit 2020 fahren nur noch Ford und Holden (ab 2023: Chevrolet) im Kreis.

Je mehr Hersteller aufspringen, desto wahrscheinlicher wird auch die Internationalisierung. Wobei man mittlerweile gar nicht mehr unbedingt davon spricht, die Serie an sich in aller Welt fahren zu lassen, sondern vielmehr davon, die Fahrzeugklasse zu einem weltweiten Verkaufsschlager zu machen – also eine weltweite Kategorie ähnlich der TCR.

Bis es so weit ist, werden noch viele Testkilometer abgespult. Und ganz sicher wird man auch erst die Saison 2023 abwarten, ehe man das geistige Eigentum in fremde Promoter-Hände gibt. Die Träume von einem asiatischen oder vielleicht sogar europäischen Supercars-Ableger sind aber durchaus präsent ... und wer würde es hierzulande nicht gerne sehen, wenn beispielsweise die DTM zu ihrem ursprünglichen Tourenwagen-Ansatz zurückkehrt?

Zunächst steht sowieso noch ein Übergangsjahr bevor. Es ist bereits das ingesamt dritte, nachdem man eigentlich „nur“ deren zwei eingeplant hatte. Weil sich durch Corona und auch interne Diskussionen die Einführung der neuen Autos von 2022 auf 2023 verschiebt, muss jetzt eben noch mal das alte Material ran.

Der europäische Winter und australische Sommer brachte dabei wie schon im Vorjahr einige Bewegung ins Feld (siehe Starterliste unten). Die Favoriten sind dennoch schnell ausgemacht. Shane van Gisbergen geht als Titelverteidiger an den Start und ist damit derjenige, den es zu schlagen gilt. Wenn Anton de Pasquale beim nun in Sydney stattfindenden Auftakt ähnlich abliefert wie in der Schlussphase 2021, wird er sich als größter Herausforderer etablieren. Zu den weiteren Größen wie Chaz Mostert oder Cameron Waters kommt mit Triple-Eight-Rookie Broc Feeney auch ein vielleicht neuer Star. ■

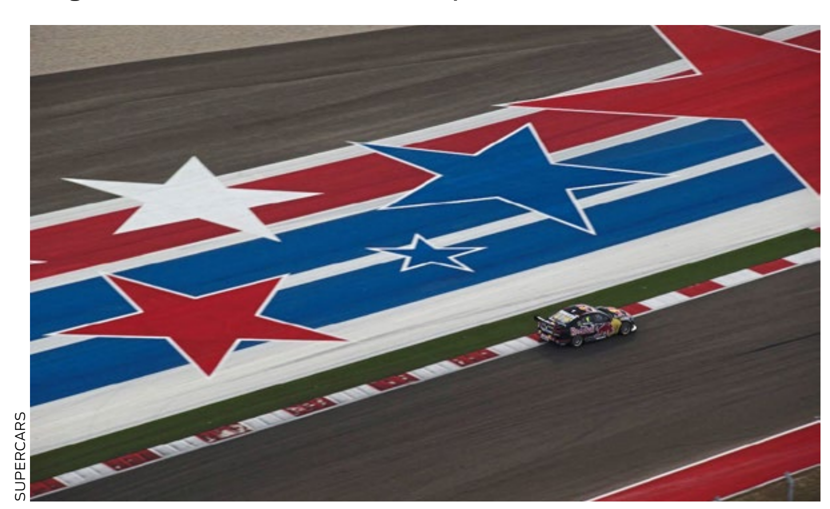
STARTERLISTE SUPERCARS 2022

Nr.	Fahrer	Team	Marke
2	Nick Percat (AUS)	Walkinshaw Andretti United	Holden
3	Tim Slade (AUS)	Blanchard Racing Team	Ford
4	Jack Smith (AUS)	Brad Jones Racing	Holden
5	James Courtney (AUS)	Tickford Racing	Ford
6	Cameron Waters (AUS)	Tickford Racing	Ford
8	Andre Heimgartner (NZ)	Brad Jones Racing	Holden
9	Will Brown (AUS)	Erebus Motorsport	Holden
10	Lee Holdsworth (AUS)	Grove Racing	Ford
11	Anton de Pasquale (AUS)	Dick Johnson Racing	Ford
14	Bryce Fullwood (AUS)	Brad Jones Racing	Holden
17	Will Davison (AUS)	Dick Johnson Racing	Ford
18	Mark Winterbottom (AUS)	Team 18	Holden
20	Scott Pye (AUS)	Team 18	Holden
25	Chaz Mostert (AUS)	Walkinshaw Andretti United	Holden
26	David Reynolds (AUS)	Grove Racing	Holden
34	Jack LeBrocq (AUS)	Matt Stone Racing	Holden
35	Todd Hazelwood (AUS)	Matt Stone Racing	Holden
55	Thomas Randle (AUS)	Tickford Racing	Ford
56	Jake Kostecki (AUS)	Tickford Racing	Ford
88	Broc Feeney (AUS)	Triple Eight Race Engineering	Holden
96	Macauley Jones (AUS)	Brad Jones Racing	Holden
97	Shane van Gisbergen (NZ)	Triple Eight Race Engineering	Holden
99	Brodie Kostecki (AUS)	Erebus Motorsport	Holden
tba	Garry Jacobson (AUS)	PremiAir Racing	Holden
tba	Chris Pither (NZ)	PremiAir Racing	Holden



SUPERCARS

Hat große internationale Pläne: Der neue Supercars-CEO Shane Howard


SUPERCARS

Austin 2013: Das bis dato letzte Supercars-Rennen außerhalb der Heimat



SUPERCARS

Testen, Testen, Testen: Der Gen3-Mustang wird auf Herz und Nieren geprüft



RED BULL

Der Meister und sein Lehrling: Shane van Gisbergen (r.) mit Broc Feeney

Volles Feld und volles Haus: 23 Next-Gen-Autos beim Clash im L. A. Coliseum

MOTORSPORT IMAGES

Neue Ära eingeläutet

Joey Logano ist der erste Rennsieger in der Ära der Next-Gen-Fahrzeuge. Der Ford-Pilot setzte sich beim Clash-Rennen über 150 Runden im Los Angeles Memorial Coliseum durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Sportlich hat das Clash-Rennen, in dem keine Wertungspunkte vergeben werden, eigentlich einen überschaubaren Wert. Außer einem ansehnlichen Preisgeld – diesmal 1,9 Millionen US-Dollar – und dass man seine Visitenkarte abgeben kann, hat das Rennen kaum eine Bedeutung.

In diesem Jahr aber war alles anders. Nicht nur, weil man im normalerweise als Football-Stadion genutzten L. A. Coliseum fuhr, sondern weil es gleichzeitig die Rennpremiere für die neuen Next-Gen-Fahrzeuge war. Die größte technische Revolution im Oberhaus der US-Stockcars seit Jahrzehnten nutzte NASCAR auch dazu, um im wahrsten Sinne des Wortes neue Gebiete zu erobern. Die in den letzten Jahren etwas angestaubt wirkende Tourenwagen-Serie präsentierte sich bei ihrem Auftritt von ihrer besten Seite. Der Promo-Event verfehlte seine Wirkung nicht. Ein gut gefülltes Stadion, volles Rahmenprogramm und eine Halbzeitshow von Rapper Ice Cube, die für viele allein schon die Reise nach L. A. wert gewesen sein dürfte – unabhängig davon, was man von Rap-Musik hält.

Noch Kinderkrankheiten

Für die Teams war freilich interessanter, wie die Feuertaufe der neuen Fahrzeuge verlaufen würde. Von den Testfahrten wusste man, dass es doch noch die ein oder andere Kinderkrankheit gab, die es auszusortieren galt. Vor allem thermische Probleme bei der Brems-, Motor- und Getriebekühlung sorgten bei den Probeläufen für Kopfzerbrechen. Das ultrakurze Viertelmeilen-Oval in Los Angeles war da der perfekte Härtetest. Mit knapp 700 PS immer nur kurz beschleunigen und wieder voll auf die Bremse, dazu im „großen" Finalrennen über 150 Runden auch fast durchgehend Verkehr, weil sich 23 der 36 angereisten Fahrer hierfür qualifizieren konnten.

Da verwunderte es nicht, dass nicht jedes Auto diese Tortur überstand. Zu Beginn gab es einen Green-Flag-Run über 54 Runden – so lange war man das ganze Wochenende samt Trainings, Heats und Last-Chance-Rennen noch nicht gefahren. Schon kurz bevor ein Dreher von Ricky Stenhouse Jr. in besagtem Umlauf die erste Caution hervorrief, drehte Denny Hamlin langsam seine Kreise. Der Keilriemen, der die Servo-Pumpe für die Lenkung antreibt, riss ab und beschädigte dabei noch eine Leitung.

Während der ersten Gelbphase erwischte es außerdem Chase Briscoe, der auf dem guten P4 lag, sowie Tyler Reddick, nachdem bei beiden das neue Transaxle-Getriebe von Xtrac streikte. Bitter für Reddick: Er hatte sich zu Beginn an die Spitze gesetzt und führte das Rennen bis zum Ausfall an. „Besser es passiert jetzt als im Punkterennen", nahm es der Childress-Pilot mit Fassung. Später musste auch Ryan Preece mit technischen Problemen aufgeben, nachdem bei ihm die Bremsen ihren Dienst versagt hatten.

Das Rennen an sich war Shorttrack-typisch sehr unterhaltsam. Kyle Busch, der nach dem Reddick-Aus in Führung ging, wurde in der letzten Runde der ersten Halbzeit noch von Joey Logano zur Seite geschoben. In der zweiten Hälfte sah es dann erst so aus, als könne Busch sich revanchieren. Doch nach einem Restart lag Logano kurz vorn, als erneut eine Caution ausgerufen wurde. Danach behielt der Penske-Pilot die Spitze. Busch fiel kurzzeitig auf P3 zurück, kämpfte sich wieder heran, verheizte dabei aber seine Reifen. So holte sich Logano – kurz vor der Geburt seines dritten Kindes – seinen zweiten Clash- und den ersten Next-Gen-Sieg. ■

NASCAR CUP SERIES

Los Angeles/Kalifornien (USA)
Clash-Rennen (ohne Punkte)

1.	Joey Logano (USA)	Ford
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
4.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
5.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
6.	William Byron (USA)	Chevrolet
7.	Cole Custer (USA)	Ford
8.	Christopher Bell (USA)	Toyota
9.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
10.	Kevin Harvick (USA)	Ford



MOTORSPORT IMAGES

Logano: Erster Next-Gen-Sieger

WTCR

Azcona zu Hyundai

Mikel Azcona wechselt zur Saison 2022 zu Hyundai und wird als Nachfolger von Gabriele Tarquini neuer zweiter BRC-Fahrer neben Norbert Michelisz.

Von: **Michael Bräutigam**

Das eigentliche Seat- respektive Cupra-Eigengewächs verlässt damit die spanische Marke, mit der er unter anderem zwei Titel in der TCR Europe feiern konnte. Dem Vernehmen nach hatte der mittlerweile abgedankte Hyundai-Motorsportchef Andrea Adamo den Deal mit Mikel Azcona noch eingefädelt. Ebenso wie den Verbleib von zumindest den beiden BRC-Hyundai in der WTCR.

Als heißester Kandidat für die Nachfolge von Gabriele Tarquini im zweiten BRC-Cockpit war Jean-Karl Vernay gehandelt worden. Der belegte 2021 den dritten Platz der Gesamtwertung und hatte, obwohl in Engstler-Diensten fahrend, in Form von Davide Guerci einen BRC-Mann als Renningenieur. Doch obwohl der Franzose noch einen Vertrag für 2022 mit Hyundai hat, steht er nun auf dem Abstellgleis. Vermutlich wird er in diesem Jahr also nur im neuen ETCR-Weltcup starten.

„Ich bin extrem glücklich und stolz“, sagte Azcona angesichts seines neuen Vertrages. Der Spanier hat gut lachen: 2021 hatte er im Cupra-Lager sogar Ex-Weltmeister Rob Huff klar im Griff. Dazu wird er von seinen Mitstreitern oft zu den Top-5-TCR-Fahrern weltweit gezählt. Doch gerade weil Azcona bei Cupra so herausstach, wird er es nun umso schwerer haben. Bei Cupra war er der Star, im Hyundai muss er sich erst beweisen. ■



WTCR

Rohdiamant: Mikel Azcona rechnet sich im Hyundai Titelchancen aus

DTC

Das erste Quintett

Mit fünf eingeschriebenen Teams ist die DTC knapp drei Monate vor dem Einschreibeschluss bereits jetzt gut aufgestellt.

Von: **Michael Bräutigam**

Rund um die Neuauflage der Deutschen Tourenwagen Challenge gibt es aber auch noch offene Fragen. So erreichen die DTC-Organisatoren rund um Normann Broy nahezu täglich Anfragen. In Kürze soll deshalb ein Update zur Ausschreibung erscheinen, das weitere Präzisierungen beinhaltet. Auch aus diesem Grund wurde die vergünstigte Einschreibung noch einmal verlängert – nun bis zum 28. Februar. Der generelle Einschreibeschluss bleibt beim bekannten Datum: 30. April.

Mit mittlerweile fünf Teams ist man aber bereits vielversprechend aufgestellt. Schließlich kann man nicht wie in anderen Serien ins Regal greifen und ein einsatzbereites Auto kaufen. Insofern ist erstaunlich, dass sich doch viele Interessenten mit eigenen Konzepten beschäftigen.

Eine gute Nachricht für alle, die in Sachen Kosteneffizienz skeptisch waren: Weil im Reglement festgeschrieben ist, dass Renn- und Seriengetriebe über verschiedene Drehmomentstufen angeglichen werden, haben sich die eingeschriebenen Teams für die Serienvariante entschieden. Ebenfalls neu: Weil hier eine große Nachfrage herrschte, wird neben Fahrer-, Team- und Juniorwertung zusätzlich eine Trophy-Wertung für Amateur-Fahrer über 40 Jahre eingeführt. ■



DINO EISELE

Team der ersten Stunde: Lubner Motorsport setzt auf den Hyundai i20 N

NACHRICHTEN

TCR GERMANY: ENGSTLER BESTÄTIGT FAHRER

Wie bereits in Ausgabe 6 angedeutet, wird das Engstler-Team drei Honda Civic in der ADAC TCR Germany an den Start bringen. Diese werden von Vizemeister Martin Andersen, Trophy-Meister Roland Hertner sowie Neuzugang Szymon Ladniak pilotiert. Unterdessen hat auch ROJA Motorsport bestätigt, dass man in Kooperation mit Engstler drei Hyundai i30 N in der Serie einsetzen wird. Deren Fahrer werden zu einem späteren Zeitpunkt benannt.

TCR AUSTRALIEN: DER EX-MEISTER IM MEISTERAUTO

Will Brown, der 2019 den Titel in der Premierensaison der TCR Australien einfuhr, kehrt in die Serie zurück. In einem Last-Minute-Deal sicherte er sich einen Drive in einem Audi vom Melbourne Performance Center. Mit dieser Team-Auto-Kombination holte Chaz Mostert 2021 den Titel. Die neue Saison startet am kommenden Wochenende in Symmons Plains. Insgesamt sind rund 20 Autos eingeschrieben, wobei sich neben Brown weitere bekannte Namen aus der Supercars-Szene in der Starterliste finden.

BTCC: LLOYD WECHSELT

Daniel Lloyd, der 2020 noch um den Titel in der TCR Europe kämpfte, wird 2022 sein zweites volles Jahr in der BTCC bestreiten. Er wechselt dabei vom Team Power Maxed Racing zum Excelr8-Team und damit auch von Vauxhall auf Hyundai. Wer dort neben Tom Ingram seine Teamkollegen werden, ist derweil noch offen.

UAE PROCAR: WIEDER EIN SIEG FÜR MÜNNICH

René Münnich konnte sich am vierten Rennwochenende der UAE Procar erneut einen Sieg sichern. Er gewann den ersten Durchgang und belegte im zweiten Rennen P3. Damit hat er weiterhin alle Chancen auf den Titelgewinn.



Holiday on Ice

Beim Race of Champions dominierten dieses Jahr die Stars der Rallye-Szene. Die deutschen F1-Asse setzten ebenfalls Highlights. Am Ende ging der größte Pokal wieder einmal an Sébastien Loeb.

Von: **Tobias Grüner**

Seit 1988 treffen sich die großen Rennsportler regelmäßig in der Winterpause, um beim Race of Champions den Meister aller Klassen zu ermitteln. Nach zwei Jahren Corona-Pause war dieses Mal aber alles ein wenig anders als sonst, was vor allem am ungewöhnlichen Austragungsort lag. Die Stars der Szene wurden ins schwedische Pite Havsbad eingeladen, um 60 Kilometer entfernt vom Polarkreis ihre Runden auf der zugefrorenen Ostsee zu drehen. Der erste Ausflug des Events auf Schnee und Eis verlief aber nicht ohne Tücken. Ein Sturm ließ die Temperaturen von Freitag auf Samstag von minus 18°C bis über den Gefrierpunkt klettern, was gleichzeitig den Wasserspiegel so stark steigen ließ, dass die seit Wochen mühsam präparierte Piste überflutet wurde. Den Veranstaltern blieb nichts anderes übrig, als beim Nations Cup auf einen nur halb so langen Ersatzkurs auszuweichen.

Auch beim Fahrerpersonal musste kurzfristig umdisponiert werden. Eigentlich hatte sich Valtteri Bottas für das frostige Spektakel angemeldet. Doch dem Alfa-Neuzugang kam in letzter Sekunde ein Sponsorentermin dazwischen. So sprang Formel-W-Pilotin Emma Kimiläinen ein, die mit Mika Häkkinen für Finnland antrat. Am Ende scheiterte das Duo aber im Halbfinale am Team USA, das aus IndyCar-Supertalent Colton Herta und dem siebenfachen NASCAR-Champion Jimmie Johnson bestand. Zuvor hatten die Amerikaner bereits das deutsche Doppel eliminiert. Zwei Siege von Mick Schumacher reichten nicht, weil Sebastian Vettel seine Läufe verlor. Die Gesamtzeit entschied zugunsten von Herta und Johnson. Schumacher nahm das frühe Aus locker: „Ich hatte sehr viel Spaß und meinen Teil erledigt. Leider war es am Ende nicht genug. Ich hoffe aber, dass wir nächstes Jahr noch einmal eingeladen werden.“

> „Mir haben hier viele Fahrer wertvolle Tipps gegeben. Wenn ich nur ein Prozent davon in die Formel 1 mitnehmen kann, dann hat mir das schon geholfen.“
>
> Mick Schumacher

Familie Solberg feiert

Im Finale kam es zum Aufeinandertreffen der USA und des norwegischen Teams, das aus dem Vater-Sohn-Gespann Petter und Oliver Solberg bestand. Auf dem rutschigen Geläuf hatten die Rallye-Asse einen klaren Vorteil. Doch beim Lauf im heckgetriebenen Porsche Cayman GT4 gegen Solberg Jr. verdiente sich Johnson immerhin einen Punkt und den Respekt seiner Gegner. Leider hatte beim ersten Lauf die Technik seines Polaris Buggys gestreikt, was das Pendel früh zugunsten der Skandinavier ausschlagen ließ. Die beiden Niederlagen von Herta machten den Sieg der Nordeuropäer dann perfekt. Weil Oliver Solberg dank Mutter Pernilla mit schwedischem Pass und schwedischer Lizenz unterwegs ist, hatten auch die Fans am Streckenrand Grund zum Jubel. Der mittlerweile 47 Jahre alte Petter Solberg zeigte sich nach dem Sieg emotional: „Meine Motivation war voll da. Als ich gesehen habe, wie Sébastien Loeb die Rallye Monte Carlo gewonnen hat, da dachte ich mir: So schwer kann das ja nicht sein. Das Ding jetzt hier mit Oliver zu bestreiten, ist ein



Séb vs. Seb: Für Vettel war schon das Finale ein Erfolg. Gegen Spezialist Loeb hatte er keine Chance

JERRY ANDRÉ

großer Traum. Das ist etwas ganz Besonderes. Er hat wirklich einen tollen Job abgeliefert."

Vettel rast bis ins Finale

Beim Einzelwettbewerb am Sonntag, der dank einer Nachtschicht der Streckenarbeiter auf dem ursprünglich geplanten Layout ausgetragen werden konnte, sorgte der erwähnte Sébastien Loeb dafür, dass zuerst Oliver und dann auch Petter Solberg den Feierabend früher antreten mussten. Um etwas mehr Spannung zu generieren, waren bei der Auslosung alle Rallye- und Rallycross-Profis in einer Hälfte des Turnierbaums versammelt worden. So kam es im Halbfinale zum spannenden Duell von Loeb gegen Mattias Ekström, das der Franzose mit 3:2 ebenfalls knapp für sich entscheiden konnte. Vor allem im schwer zu fahrenden Porsche zeigte Loeb seine Klasse.

In der anderen Hälfte der Setzliste musste Mick Schumacher schon früh die Segel streichen. Am Vortag noch ungeschlagen, verlor der Haas-Pilot überraschend im Rallycross-Auto gegen die britische Formel-W-Meisterin Jamie Chadwick. Dafür konnte sich Sebastian Vettel nach seiner durchwachsenen Leistung im Teamwettbewerb rehabilitieren. Auf der Hälfte der Rundstreckenpiloten traf der Heppenheimer nach Siegen gegen Kimiläinen und Herta im Halbfinale auf den neunfachen Le-Mans-Champion Tom Kristensen. Nach einem kampflosen Sieg im ersten Lauf, bei dem der Elektro-RX-Renner des Dänen ins Stottern geriet, machte Vettel im Buggy dann den Sack schnell zu.

Loeb macht kurzen Prozess

Im Finale wurde dann allerdings Loeb seiner Favoritenrolle gerecht. Nur im dritten Lauf übertrieb es der neunfache WRC-Champion etwas, als er sich mit dem Elektro-Crosser spektakulär in eine Bande einbuddelte. So bekamen die Fans, die im dichten Schneetreiben bis zum Ende ausgeharrt hatten, noch eine kleine Zugabe geboten. Am Sieg Loebs gab es aber keinen Zweifel. Vettel gestand seine Niederlage fair ein: „Er war einfach zu schnell für mich. Ich hatte zwar ein paar gute Runden, habe aber leider auch immer wieder ein paar Fehler eingebaut. Ich konnte bei jedem Lauf dazulernen, was einerseits gut ist. Auf der anderen Seite zeigt es aber auch, dass ich auf diesem rutschigen Untergrund noch viel lernen muss. In der Formel 1 versuchen wir das Rutschen ja immer so gut es geht zu vermeiden."

Für Loeb war es schon der vierte Einzel-Sieg beim Race of Champions, wodurch er mit seinem Landsmann Didier Auriol gleichzog. „Das war wirklich ein toller Saisonstart für mich", strahlte der 47-Jährige. „Erst Zweiter bei der Dakar, dann der Sieg bei der Rallye Monte Carlo und nun der Erfolg hier. Es war nicht einfach, auf Schnee und Eis vor den ganzen Schweden und Norwegern zu landen. Ich habe mich aber schnell wohlgefühlt und einen guten Rhythmus gefunden."

Nach Wetter-Ärger und Technik-Pannen lief dann auch die Siegerehrung nicht nach Plan ab. Die Champagner-Flaschen ließen sich einfach nicht öffnen. Während Loeb den Schaumwein nach viel Rütteln und Schütteln doch noch zum Spritzen brachte, knickte bei Vettel der Korken ab. So musste der Deutsche die Attacken seines Finalgegners mit Schneebällen kontern. ■

EINZELWERTUNG

Viertelfinale (Best of 2)	
Sebastian Vettel	1*
Colton Herta	1
Tom Kristensen	1*
Jimmie Johnson	1
Sébastien Loeb	1,5
Oliver Solberg	0,5
Mattias Ekström	1*
Johan Kristoffersson	1

Halbfinale (Best of 3)	
Sebastian Vettel	2
Tom Kristensen	0
Sébastien Loeb	2
Mattias Ekström	1

Finale (Best of 5)	
Sebastian Vettel	1
Sébastien Loeb	3

NATIONS CUP

Viertelfinale	
Finnland	2*
Großbritannien	2
Deutschland	2
USA	2*
Team Nordic	3
Frankreich	1
Norwegen	3
Schweden	1

Halbfinale	
USA	3
Finnland	1
Team Nordic	2
Norwegen	2*

Finale	
USA	1
Norwegen	3

* Sieg über die Gesamtzeit



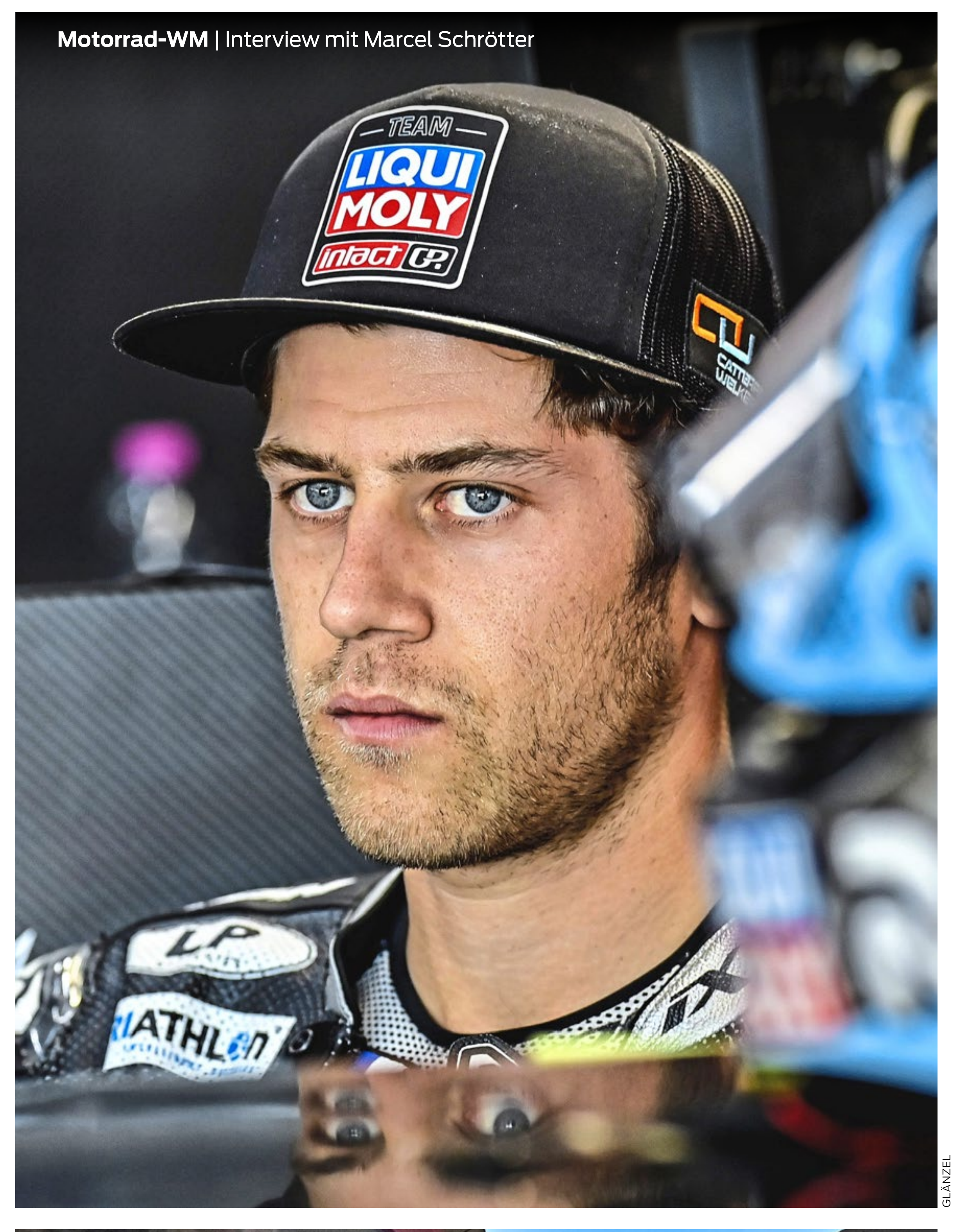
JERRY ANDRÉ

Mick Schumacher glänzte im Nations Cup. Im Einzel war früh Schluss



JERRY ANDRÉ

Petter und Oliver Solberg holten für Norwegen die Nationenwertung



GLÄNZEL

Im Vorjahr konnte der einzige deutsche Grand-Prix-Pilot Marcel Schrötter die in ihn gesetzten Erwartungen nicht erfüllen. Im MSa-Interview spricht der 29-Jährige über die Supertalente der Moto2 und wie er wieder gewinnen will.

Von: **Imre Paulovits**

Wie haben Sie den Winter verbracht?
Nach der Saison habe ich mich erst einmal ein wenig erholt. Bei den letzten beiden Rennen hatte ich das Gefühl, dass wir wieder näherkommen, und so hätte ich am liebsten weitergemacht. Danach ist aber wieder der übliche Nachsaisoneffekt eingetreten, wo man erst einmal zwei, drei Wochen lang relativ müde ist. Danach war ich viel auf Skitouren, das ist ein neues Hobby von mir. Es macht mir sehr viel Spaß, mit den Skiern den Berg hochzugehen. Ansonsten habe ich mit Freunden etwas abgeschaltet, und das war richtig schön. Nach Weihnachten ist dann das intensive Training losgegangen.

Fühlen Sie sich besser auf die Saison vorbereitet als in den letzten beiden Jahren?
Ich fühle mich gut. Diesmal aber anders. Ich bin in diesem Winter keinen einzigen Meter auf einer Rennstrecke gefahren, außer Minibike in Spanien. Die letzten Jahre waren wir viel in Almeria und Cartagena. Diesmal bin ich mehr Motocross, Flattrack und Mountain-Bike gefahren. Außerdem habe ich mein Training mehr auf die reine Fitness ausgelegt. Ich habe neben Fahrradfahren auch Kraft und Mobilität trainiert, die Kraft an den richtigen Stellen des Körpers optimiert. Ich bin dann eine Woche nur Motocross gefahren, um den Körper auch etwas zu nötigen. Das war schon ein gutes Training. Ich bin sehr motiviert, dass es bald wieder losgeht.

Wie sehen Sie Ihre Chancen für die diesjährige Moto2-Saison?
Die Chance sehe ich jedes Jahr hoch. Wir müssen auf uns schauen, ich muss auf mich schauen, dass wir uns wieder hinbekommen und ich mich wieder hinbekomme. Ich will aber nicht alle Last auf mir tragen. Klar macht schlussendlich der Fahrer den Un-

Marcel Schrötter: „Freue mich schon, mit neuem Crewchief und Elektroniker das Testen zu beginnen“

GLÄNZEL

„Habe diesen Winter nicht auf Rennstrecke trainiert“

terschied. Wenn ich mich mit dem Motorrad aber nicht wohlfühle, brauche ich ein Team. Wenn man gute Rennen hat und gewinnt, hat das ganze Team gute Arbeit gemacht. Wenn es aber mal nicht gut läuft, hat auch das Team seinen Anteil daran. Man gewinnt zusammen und man verliert zusammen. Ich gebe auch nie dem Bike oder dem Team die Schuld, ich arbeite sehr hart an mir, bin sehr selbstkritisch und verlange oft mehr von mir als ich zeige. Wenn ich mich wohlfühle, kann ich sehr, sehr schnell sein. Von daher sehe ich die Chance, dass wir eine sehr gute Saison machen können.

Wie beurteilen Sie die Kräfteverhältnisse in der Moto2 in diesem Jahr?
Man darf nicht so denken, dass die ersten drei vor einem weg sind und man automatisch drei Plätze weiter vorne ist. Das hat noch nie funktioniert in der Moto2. Dann hätte ich schon vor Jahren sagen können, jetzt kämpfe ich um den Titel mit. Es kommen immer welche hoch, wie ein Fernández oder auch andere supergute Rookies. In den letzten zwei Jahren war es eher so, dass mit der Umstellung auf die neuen Reifen die Fahrer, die wussten, wie die Moto2 vorher zu fahren war, eher mehr Probleme hatten, sich umzustellen als die, die neu einsteigen. Trotz alledem habe ich mehr Erfahrung, so darf es eigentlich nicht sein, dass uns die Rookies um die Ohren fahren. Aber der Fernández war kein normaler Rookie, der wird so etwas dieses Jahr wohl auch in der MotoGP machen. Ich habe auch schon mit Pedro Acosta trainiert. Was der mit dem Motorrad macht, ist auch phänomenal. Wenn man aber wie in Spanien einen Pool von zwei-, dreihundert Fahrern hat, kommen immer wieder mal zwei oder drei da raus. Ich bin Einzelkämpfer in Deutschland. Ich weiß aber, was ich kann. Ich kann um Podiumsplätze und Rennsiege mitfahren. Deshalb ist es egal, wer aufsteigt. Wir müssen auf uns schauen und gute Arbeit machen, und dann kämpfen wir ums Podium.

Wie haben Sie bisher Ihren neuen Teamkollegen Jeremy Alcoba erlebt?
Bisher recht ruhig und angenehm. Wir hatten bisher auch noch nicht sehr viele Gespräche. Ich war letztes Jahr zwei Tage bei den Tests, und sonst haben wir uns nicht viel gesehen. Ich will aber auch gar nicht so sehr auf meine Teamkollegen eingehen. Wenn man mich braucht, bin ich als Teamplayer natürlich offen für alles, und ich werde dem Team vorwärtshelfen, wenn ich kann. Aber nicht mehr um jeden Preis. In den letzten Jahren ist viel in die Hose gegangen, was nicht optimal für mich war, und ich schaue auf mich, damit ich das Maximum raushole.

> „Ich muss im Qualifying weiter vorne stehen. Bis ich auf Platz 8 oder 9 angekommen bin, ist der Rest des Feldes vorne schon weg.“
>
> Marcel Schrötter

Hat sich im Team gegenüber dem Vorjahr etwas geändert?
Ich habe einen neuen Crewchief bekommen. Leider musste Michael Thier aus Familiengründen aufhören. Er war ein Pfundskerl, und es tut mir leid für ihn, dass wir zusammen nicht den Erfolg haben konnten, den wir uns erhofft hatten. Es kommt jetzt jemand von außen in das Team, der komplett andere Ansichten und Erfahrungen hat. Das könnte mir als Fahrer sehr gut tun. Ich habe auch einen neuen Elektroniker, der alte hat die Chance bekommen, in der MotoGP zu arbeiten. Der neue ist extrem motiviert und jung, da freue ich mich riesig drauf.

Woran möchten Sie bei den Vorsaison-Tests arbeiten, damit Sie bestmöglich auf die Saison vorbereitet sind?
Es gibt ein paar Punkte, an denen ich arbeiten möchte. Dass ich die Fitness und die Konstanz über die Rennen habe, habe ich letztes Jahr gezeigt. Wenn man zum Schluss eingeht, hat es nicht immer mit der Fitness zu tun. Wenn wir bei den Tests unsere Arbeit getan haben, wäre es mit sehr lieb, wenn wir so eine Art Qualifying simulieren und trainieren, um den reinen Speed mehr rauszukitzeln.

Was haben Sie sich für dieses Jahr zum Ziel gesetzt?
Das Allerwichtigste ist, wieder schneller zu werden, damit wir im Qualifying nicht mehr um P20 stehen. Da war es im letzten Jahr unheimlich schwierig, gute Resultate zu zeigen. Ich hatte gute Rennen. Aber bis man auf Platz 8 oder 9 ankommt, ist der Rest des Feldes vorne weg, und viel mehr ist einfach nicht möglich. Ich will wieder um die erste Startreihe kämpfen. Und wenn dies nicht möglich ist, möchte ich zumindest in den ersten drei Startreihen stehen. Von da aus kann man immer in die Top 5 fahren und ums Podium kämpfen. Dieses Ziel müssen wir über die Saison schaffen. Ich habe letztes Jahr mit Platzierungen um 8, 9, 10 zu Saisonmitte auf dem sechsten WM-Rang gestanden. Deswegen wäre wichtig, dass wir diese Schritte nach vorne machen können.

Sie sprachen immer vom Ziel MotoGP. Gibt es dafür noch eine Chance?
Ich bin kein Träumer, aber das ist jedes Jahr ein Ziel für mich. Das ist mein Traum, und ich werde ihn nicht aufgeben, solange ich fahre. Unmöglich ist nichts, wenn ich auch älter werde. Das Problem waren in den letzten Jahren ganz klar meine Ergebnisse, aber auch der Jugendwahn. Als Fabio Quartararo kam, dachte man, man braucht nur noch 20- bis 21-Jährige. Wie groß meine Chancen sind, keine Ahnung, vielleicht ein Prozent. Aber solange die Chance da ist, werde ich alles tun und alles geben. Ich bin der einzige Deutsche, für die Dorna wäre ich wichtig. Nur: Ohne Ergebnisse gibt's keine MotoGP. Wenn ich eine gute Saison habe, werden sich Türen öffnen, und wenn nicht, dann ist es halt so. Aber der Traum wird nie zu Ende gehen.

In letzter Zeit haben Sie über die Superbike-WM gesprochen. Gibt es da bereits eine Zukunftsplanung?
Superbike ist eine der Möglichkeiten für die Zukunft. Wenn's nicht in Richtung MotoGP gehen sollte, dann warum nicht mit einer guten Moto2-Saison sich für ein gutes Superbike-Team empfehlen? Es macht aber nur Sinn, wenn man im Bereich von den Werksteams verhandeln kann. Ansonsten gibt es nur ein, zwei Teams, die interessant sind. So ein Wechsel macht nur Sinn, wenn man vom Bike her, vom Team her und finanziell top aufgestellt ist. Sonst bin ich in der Moto2 mit einem sehr guten Team gut aufgehoben. Ich werde natürlich nicht den Schutz als Deutscher bekommen, wenn die Leistung nicht stimmt, darüber bin ich mir bewusst. Umso wichtiger ist diese Saison, egal, in welche Richtung es gehen soll. ■



Marcel Schrötter

Geburtstag: 2. Januar 1993
Geburtsort: Pflugdorf (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2008: 125GP, Honda (30.)
2009: 125GP, Honda (23.)
2010: 125GP, Honda (18.)
2011: 125GP, Mahindra (15.)
2012: Moto3, Mahindra (33.)
2013: Moto2, Kalex (16.)
2014: Moto2, Tech3 (10.)
2015: Moto2, Tech3 (20.)
2016: Moto2, Kalex (14.)
2017: Moto2, Suter (17.)
2018: Moto2, Kalex (8.)
2019: Moto2, Kalex (8.)
2020: Moto2, Kalex (9.)
2021: Moto2, Kalex (10.)

Hobbys:
Motocross, Skiwandern



Tropischer Flieder

Enea Bastianini fiel unter dem tropischen Grün von Sepang nicht nur durch die fliederfarbene Lackierung seiner Gresini-Ducati auf, sondern auch durch die schnellste dort je gefahrene Runde. Aber die große Überraschung waren die Aprilias. Andere müssen noch nachbessern.

Von: **Imre Paulovits**

Nur noch diese zwei Testtage in Sepang und drei weitere auf der neuen Strecke im indonesischen Mandalika bleiben noch, und dann beginnt auch schon die WM-Saison. Die neuen Prototypen fuhren zwar bereits vor der Winterpause im spanischen Jerez, doch viele hatten damals nur einige Teile davon probiert, was nun auf die Strecke gebracht wurde. Andere müssen Defizite, die sich in der letzten Saison aufgetan haben, abarbeiten. So war jeder froh, endlich wieder fahren zu können, und es herrschte reges Treiben auf der herrlichen Strecke von Sepang.

Erst einmal war jeder gespannt, wie sich die Tropensonne der letzten beiden Jahre auf die Strecke ausgewirkt hat, aber schon nach den ersten Outings herrschte Entwarnung. „Es sind eigentlich die gleichen Bodenwellen, die wir vorher schon hatten, sie sind nur etwas größer geworden. Aber alles nicht tragisch“, berichtete Jack Miller. „Die Strecke ist eher dadurch etwas langsamer, dass nicht mehr so viel Michelin-Gummi auf ihr liegt.“ Die schnellste bislang gefahrene Runde von Sepang, aufgestellt beim Qualifying zum Malaysia-GP 2019 von Fabio Quartararo mit 1.58,303, wurde am zweiten Vormittag trotzdem gleich von sechs Fahrern unterboten. Als Erster schaffte es Aleix Espargaró mit 1.58,157, dann legte Enea Bastianini gleich noch einen drauf und setzte die Latte auf 1.58,131. Am Nachmittag wollten alle noch einmal auf Zeitenjagd gehen, aber die Schleusen des Himmels öffneten sich und vereitelten nicht nur die erste Zeit unter 1.58, sondern sorgten bei vielen auch für das Ende des kompletten Testprogramms.

> „Bislang habe ich an mir selbst gearbeitet. Wir müssen bis zum Saisonauftakt unbedingt etwas finden, das uns vor allem mit neuen Reifen schneller macht.“
>
> Fabio Quartararo

Aprilia überrascht

Den ersten Tag überstrahlten die beiden Aprilia-Piloten Aleix Espargaró und Maverick Viñales. Durch ganze 13 Tausendstelsekun-


MOTOGP

Enea Bastianini: Die tolle Form aus dem Vorjahr mit der Ducati GP21 noch mal übertroffen

den voneinander getrennt, katapultierten sie sich an die Spitze der Zeitentabelle. Wenn sie auch den Vorteil hatten, dass sie als Konzessions-Hersteller bereits beim Shakedown-Test mit ihren Werksfahrern teilnehmen durften, machten sie schwer Eindruck auf die Konkurrenz. Viñales sagte es auch geradeheraus: „Das ist das Motorrad mit dem größten Potenzial, das ich je gefahren bin. Es ist nicht leicht zu fahren, und ich muss noch mehr lernen, um es an den richtigen Stellen ans Limit zu pushen, aber ich freue mich schon auf die Saison.“ Als Aleix Espargaró am zweiten Tag gleich noch schneller fuhr, gab er zu: „Ich wollte die erste 1.57er-Runde fahren. Aber ich habe in meiner schnellsten Runde zu sehr gepusht und einige Fehler gemacht.“ Der nimmermüde Spanier freute sich aber noch mehr als über seine starke Zeit, dass er auch konstant schnell war. „Das neue Motorrad ist gleich richtig gut geworden, und wir sind auch sehr konstant. Ich konnte zwar keine komplette Renn-Simulation machen, aber in zwölf Runden war die Zeit wirklich nicht schlecht. Wir haben aber noch zwei Chassis-Varianten, und wir sind uns noch nicht klar darüber, welches wir verwenden werden. Wir müssen mit dem ganzen Team zusammenarbeiten, dann können wir diese Saison sehr stark sein.“

Die Alte noch im Vorteil

Noch stärker war aber Enea Bastianini. Der 23-Jährige hatte ein breites Grinsen über beide Ohren. „Die 2021er Ducati war letztes Jahr schon sehr schnell. Sie ist ausgereift, und ich denke, dass ich zumindest bei den ersten fünf, sechs Rennen gut gegen den neuen Jahrgang bestehen kann.“ Dies war genau der Punkt. Die neuen Ducatis hatten noch lange nicht das überragende Paket, mit dem sie das letzte Jahr beendet haben. Pecco Bagnaia stellte aber klar: „Zuletzt hatten wir ein Motorrad, an dem zwei Jahre lang gearbeitet wurde. Ich bin überzeugt von dem Potenzial der Neuen, es ist aber sehr viel neu, und all das müssen wir erst rundherum abstimmen.“

Die gleichen Töne hörte man auch bei der Konkurrenz. Bei Honda richteten sich alle Augen auf Marc Márquez. Der Ex-Weltmeister ging auch hurtig an seine Rückkehr heran und hatte am ersten Tag gleich zwei Stürze zu vermelden. „Man darf nicht vergessen, dass ich erst zwei Wochen zuvor mein Training aufgenommen habe. Ich habe körperlich noch einiges aufzuholen“, stellte Márquez klar. „Ich ermüde noch relativ schnell, deshalb habe ich am zweiten Tag auch eine Pause eingelegt. Dann kam aber der Regen.“

Während sich Álex Rins und Ex-Weltmeister Joan Mir recht zufrieden mit den Neuerungen bei Suzuki zeigten, schaute Weltmeister Fabio Quartararo ziemlich finster drein: „Wie ich ins Fahren wieder reingekommen bin, ist zufriedenstellend. Aber die Konkurrenz hat große Fortschritte gemacht. Ganz ehrlich hätte ich mehr von diesem Test erwartet.“ Es bleiben nun nur noch drei Testtage, um der Yamaha auf die Sprünge zu helfen. ■



MOTOGP

Aleix Espargaró: Vorteil durch Konzession, aber die neue Aprilia ist sehr schnell



MOTOGP

Álex Rins: Der Suzuki-Pilot brillierte an beiden Tagen mit schnellen Zeiten

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Sepang (MAL), 05.–06.02.2022, Bestzeiten

1.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	1.58,131	69 Runden
2.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP22	1.58,157	80
3.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	1.58,243	76
4.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.58,261	109
5.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP22	1.58,261	98
6.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	1.58,265	110
7.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.58,313	111
8.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.58,332	111
9.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	1.58,413	106
10.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	1.58,420	114
11.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP21	1.58,430	89
12.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.58,529	86
13.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.58,607	103
14.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	1.58,645	93
15.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.58,701	92
16.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	1.58,710	95
17.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.58,800	122
18.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.59,016	98
19.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	1.59,180	93
20.	Fabio di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	1.59,197	81
21.	Cal Crutchlow (GB)	Yamaha YZR-M1	1.59,262	78
22.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	1.59,284	115
23.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	1.59,348	95
24.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.59,365	99
25.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	1.59,857	100
26.	Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	1.59,996	90
27.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP22	2.04,385	15
28.	Takuya Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	2.05,678	4

Das große Aufrüsten nach

Neue Motoren, viel Neues bei Fahrwerk und Aerodynamik. Die Hersteller haben in den zwei Jahren, in denen das Regelwerk wegen Corona eingeschränkt wurde, viel weiterentwickelt. Aber wer ist wie weitergekommen?

Von: **Imre Paulovits**

Die ganz klare Überraschung des ersten Tests in diesem Jahr war Aprilia. Technik-Chef Romano Albersiano baute mit seinen Mannen vor zwei Jahren einen neuen Motor mit auf 90 Grad vergrößertem Zylinderwinkel, im Vorjahr wurde das Motorrad um dessen Weiterentwicklung herum komplett neu gestaltet. Nun ist auch die GP22 von der Pike auf neu. Das Chassis und die Verkleidung wurden schmaler. „Es ist, wie wenn man ein Haus um zwei Zentimeter versetzt: Man muss alles neu bauen", beschrieb Albersiano den Aufwand, der nötig war. Features wie der Luftdruckmesser aus dem Flugzeugbau und der große vordere Flügel sind geblieben, wenngleich Letzterer ebenfalls schlanker geworden ist.

Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall' Igna gab zu, dass der 2022er Motor von seinen Innereien her komplett neu ist. Hatten die Roten schon die letzten 15 Jahre den stärksten Motor, soll er noch mal an Leistung zugenommen haben. Die Abstimmung war aber noch nicht perfekt, erstmals seit Jahren klagten die Ducati-Piloten über Traktionsprobleme. Es wurden auch mehrere Verkleidungs-Varianten probiert. Es gibt eine Variante mit einem neuen Lufteinlass, der einen kleinen Schlitz hat und etwas Luft unter den Verkleidungskopf lenkt. Was es damit auf sich hat, wollte aber niemand verraten.

Absenken auch vorn?

Ducati arbeitet auch mit Hochdruck an der nächsten Generation ihrer Fahrwerksabsenkung. Als einmal das vordere Schutzblech abmontiert war, konnte man dahinter ein Verbindungsstück zwischen Tauch- und Standrohr erkennen, das an ein Hydraulik-System gekoppelt war. An die Absenkung der Front während der Rennen für bessere Beschleunigung hat sich bislang noch niemand herangetraut, weil sich die Geometrie verändert und Störungen durch das Vorderrad ins Fahrwerk eingeleitet werden. Bei der neueren Generation der hinteren Hydraulik-Einheit, mit der das Heck abgesenkt wird, sind Einstellventile zu erkennen. Bei den Zeitlupenaufnahmen sieht man, dass die Absenkung des Hecks viel weniger Bewegungen mit sich bringt als früher. Könnte es sein, dass Ducati nun am Absenken der Front arbeitet?

Honda hat nach eigenen Angaben die umfangreichste Neukonstruktion an ihrem MotoGP-Motorrad vorgenommen, seit es die Klasse gibt, ohne dass eine Regeländerung kam. Die bereits letztes Jahr im Mai erstmals vorgeführte Variante der RC 213 V kam in Sepang wieder mit neuen Verkleidungsvarianten, dazu waren nicht weniger als vier unterschiedliche Rahmen im Umlauf. Dass aber die Verkleidungsteile und der Auspuff des neuen auf das alte Motorrad passen, was beim PR-Fotoshooting des LCR-Teams gemacht wurde, zeigt, dass die Eckpunkte des Motorrades gleich geblieben sind.

KTM hatte neben wahrscheinlich neuen Motoren drei verschiedene Aerodynamikpakete und zwei Schwingen zum Probieren. Die Österreicher machten Back-to-Back-Vergleiche mit unterschiedlichen Teilen. Eine Variante hatte extrem große Flügel um den Verkleidungskopf herum, dazu wurden auch Flügel an den Verkleidungs-Seiten probiert. Brad Binder gab zu, dass eine Variante das Fahrverhalten so stark veränderte, dass eine völlig andere Abstimmung des Fahrwerks nötig wurde.

Suzuki brachte zwei neue Rahmen und mehrere Aerodynamik-Varianten mit, dazu äußerten sich die Fahrer recht zufrieden über die neue Motorenvariante. Bei Yamaha gab es auch neue Rahmen und eine Verkleidung, bei der der Luftstrom im Lufteinlass geteilt wird. Dazu probierten auch sie unterschiedliche Flügel am Verkleidungs-Oberteil und auch Flügel an der Seite. ■



MOTOGP

Aprilia Nicht nur, dass die Rennabteilung in Noale über den Winter eine komplette Infrastruktur aufstellen musste, um als direktes Werksteam an der Weltmeisterschaft teilzunehmen – sie haben auch ein komplett neues, schlankeres Motorrad gebaut, an dem fast kein Teil von dem alten passt. Aprilia probierte die Neue in Sepang mit zwei unterschiedlichen Rahmen. Aleix Espargaró und Maverick Viñales konnten sich aber für keine entscheiden, daher sollen sie in Mandalika weiter miteinander verglichen werden.



MOTOGP

KTM Die Österreicher arbeiteten mit unterschiedlichen Aerodynamik-Paketen, bei denen auch radikale Flügel-Arrangements dabei waren. Der neue Motor scheint ausreichend Leistung zu haben, die Topspeed-Werte waren gut, aber vieles ist noch in der Testphase. Pit Beirer will die Testarbeit komplett von den Rennwochenenden eliminieren. So wurde in Sepang umso mehr miteinander verglichen, und auch die Tech3-Piloten wurden eingebunden. Die endgültige Spezifikation wird erst in Mandalika erstellt.

zwei Jahren Corona-Pause



MOTOGP



REPSOL

Ducati Durch das längere Zwischenrohr der neuen Auspuffanlage hat die vordere Zylinderbank im unteren Drehzahlbereich, die hintere durch das kürzere Zwischenrohr im oberen Drehzahlbereich mehr Drehmoment. Das geht zwar etwas auf die Spitzenleistung, aber wenn man davon ohnehin mehr als ausreichend hat, kann man dies zugunsten eines gleichmäßigeren Drehmomentverlaufs und eines breiteren nutzbaren Drehzahlbandes opfern. Dies ist mit dieser Auslegung und der entsprechenden Elektronik-Abstimmung möglich.

Honda An der seit knapp einem Jahr probierten, kompletten Neuauflage der RC 213 V werden weiter neue Teile probiert. In Sepang waren nicht weniger als vier Rahmenvarianten unterwegs, dazu gab es unterschiedliche Aerodynamik-Pakete mit unterschiedlichen Flügeln. Der Massedämpfer im Heck war weiterhin zu erkennen, es gab aber eine Sitzbank mit breiterer Oberseite, die mehr an die früheren Honda-Sitzbänke erinnerte. Mehrere Stürze zeigen, dass Honda weiter am Feedback im Grenzbereich arbeiten muss.



SUZUKI



MOTOGP

Suzuki Weil die Entwicklungsschritte bei den Blauen immer recht klein sind und die Motorräder immer in perfekter Verarbeitung und Lackierung dastehen, sind die Unterschiede meist nur schwer zu erkennen. In Sepang gab es einen neuen Rahmen, diesmal mit Kohlefaser-Verstärkungen. Neben den Werksfahrern war auch Testpilot Sylvain Guintoli über die zwei Tage damit beschäftigt, das Elektronikpaket auf den stärkeren Motor sowie die nächste Generation der Heckabsenkung abzustimmen.

Yamaha Neben den Yamaha-GP-Piloten war auch Cal Crutchlow fleißig unterwegs. Es wurden neue Verkleidungsteile probiert, mit leicht geändertem Lufteinlass, größeren Flügelprofilen und auch Flügeln an den Verkleidungsseiten. Doch die Fahrer klagen weiter über Wheelieneigung und zu wenig Topspeed. Dass Fabio Quartararo am ersten Tag weit vorne bei den Bestwerten lag, führte er selbst darauf zurück, dass er das Gas über den Bremspunkt hinaus stehen ließ und danach nicht einbiegen konnte.



Stattliches Aufgebot: Yamaha-Werksteam mit Fabio Quartararo, Testfahrer Cal Crutchlow und Franco Morbidelli (v.l.)

YAMAHA

Wie den Titel verteidigen?

Während der Testwoche in Sepang wurde das Yamaha-Werksteam mit Fabio Quartararo und Franco Morbidelli vorgestellt. Die Truppe inklusive Testteam und Testfahrer Cal Crutchlow will alles daransetzen, den Titel des Franzosen zu verteidigen.

Von: **Imre Paulovits**

Dass Malaysia den MotoGP-Tross wieder empfangen konnte, nahmen mehrere japanische Hersteller auch dazu zum Anlass, ihre Werksteams in dem Land zu präsentieren, in dem ihnen in der Vergangenheit so viel Unterstützung und Euphorie entgegenschlug. Yamaha machte das Fotoshooting in Malaysia, und das Team, das letztes Jahr mit Fabio Quartararo den Titel gewann, zeigte sich geschlossen und gestärkt.

Auch Mitch Covington, Senior Vice President für Sport-Marketing bei ihrem langjährigen Sponsor Monster Energy, ließ es sich nicht nehmen, dem Aufmarsch eines der erfolgreichsten Zugpferde ihrer Werbestrategie beizuwohnen – zumal sie 2021 mit dem Hersteller aus Iwata auch in der Superbike-WM und der Motocross-WM Titel feiern konnten.

Zeitlos und jung

Es ist die Konstanz und die Beständigkeit, die den zweitgrößten Hersteller der Welt schon so lange an der Spitze des Sports hält. Die Gene der Yamaha M1 reichen bis 2004 zurück. Dass sie es im Vorjahr auch nach schwereren Zeiten wieder an die Spitze der Weltmeisterschaft geschafft hat, zeigt die Zeitlosigkeit ihres Konzepts und die Unermüdlichkeit ihrer Väter. Mit Yamaha-Motor-Renndirektor Lin Jarvis und Teamdirektor Massimo Meragalli haben sie auch zwei weitere langjährige Mitarbeiter, die maßgeblich an diesem Erfolg beteiligt sind. Es gehörte aber auch die jugendliche Aggressivität eines Fabio Quartararo dazu, um nach sechs Jahren den Titel wieder zu den Blauen zu holen. Und genau diesen Weg in die Zukunft versuchte der nun als General Manager der Yamaha Motor Motorsports Development Division installierte Takahiro Sumi herauszustellen: „Wir gehen in diese Saison als der Titelverteidiger, aber dafür müssen wir weiter mit der geistigen Haltung eines Herausforderers herangehen. Mit Fabio Quartararo und Franco Morbidelli haben wir eine aufregende Fahrerpaarung. Und mit unserem neuen Satelliten-Team haben wir mit dem sehr erfahrenen Andrea Dovizioso und dem neuen Talent Darryn Binder ebenfalls noch einen Pfeil im Köcher, mit dem wir unseren Fans aufregendes Racing bieten wollen."

Lin Jarvis stimmte dem bei: „Mit dem Titel im letzten Jahr konnten wir unseren Fans und Unterstützern viel zurückgeben. Es ist unser Ziel, den Fahrertitel auch in diesem Jahr zu erringen. Dazu haben wir zwei sehr starke Fahrer, mit denen wir auch um den Hersteller- und den Team-Titel kämpfen wollen. Wenn die Konkurrenz auch sehr hart ist – Fabio und Franky werden von einem Weltklasse-Team und Technikern aus Japan und Europa unterstützt." Massimo Meragalli betonte, dass auf jedem Titelverteidiger mehr Druck lastet, und es einfacher ist, einen Titel zu gewinnen als zwei in Folge. „Aber die neuen Techniker und Teammitglieder, die letztes Jahr neu hinzugekommen sind, haben sich sehr gut eingefügt, und ich kann mir keine bessere Truppe für die Titelverteidigung wünschen."

Fabio Quartararo schloss sich dem angriffslustigen Teamgeist an, der ehrgeizige Franzose will aber mehr: „Wir haben den Titel letztes Jahr gewonnen und niemand kann ihn uns nehmen. Aber ab jetzt zählt das nicht mehr. Wir müssen uns ganz auf diese Saison konzentrieren." Und ob er auch 2023 bleibt, hängt von dem ab, was er bei den nächsten Tests bekommt. ■



YAMAHA

Fabio Quartararo: Wird er einen Vertrag über 2022 hinaus unterschreiben?



SUZUKI

Zurück zum Erfolg

Auch wenn Suzuki den WM-Titel von Joan Mir 2021 nicht verteidigen konnte: Projektleiter Shinichi Sahara will alles daransetzen, dieses Jahr wieder auf die Erfolgsspur zurückzukehren – und er ist auf der Suche nach einem Teammanager.

Von: **Imre Paulovits**

Auch Suzuki nahm die Testwoche in Sepang zum Anlass, das diesjährige Werksteam zu präsentieren. Die neue Lackierung der GSX-RR ist wieder etwas kontrastreicher geworden, aber wie auch die Technik schließt sie sich nahtlos an die Tradition der Vorjahre an. Verglichen mit Honda und Yamaha ist die Rennabteilung des dritten japanischen Herstellers klein, aber die Ingenieure zeigen seit Jahren mit makellosen Prototypen, auf welch hochkarätiger Tradition sie aufbauen. 2020 konnten sie der gesamten Konkurrenz ein Schnippchen schlagen und mit Joan Mir den Fahrer-Titel sowie durch den starken Auftritt auch von Álex Rins ebenso den Teamtitel gewinnen. Einzig die Hersteller-Weltmeisterschaft ging an Ducati. Doch 2021 wurde hart: Zunächst ging Teamchef Davide Brivio in die Formel 1 – und mit ihm die Seele des Teams. So sehr sich Projektleiter Shinichi Sahara und Technik-Manager Ken Kawauchi auch bemühten, die Führungsqualität und das menschliche Einfühlungsvermögen, mit dem Brivio seit Jahrzehnten erfolgreiche Seilschaften schmieden konnte, fehlten einfach. Und auch auf der technischen Seite stand man mit der Politik der kleinen Schritte plötzlich auf verlorenem Posten gegen die gestärkte Konkurrenz.

Zurück zu alten Erfolgen

Doch der Geist des Teams ist ungebrochen. Man will aus dem letzten Jahr Lehren ziehen und nun den Titel wieder als Jäger in Angriff nehmen. So wie die GSX-RR innen und außen erneuert wurde, ist auch das Team neu motiviert. „Wir haben eine sehr arbeitsreiche Vorsaison hinter uns“, so Projektleiter Sahara. „Sowohl in Europa als auch in Japan hat jeder das in seiner Macht Stehende getan, um für die neue Saison gerüstet und konkurrenzfähig zu sein. Wir glauben an unser Projekt und an unsere beiden Fahrer, und wir können es gar nicht erwarten, wieder in den Kampf zu ziehen. Die neue GSX-RR sieht gut aus. Bereits beim letzten Test vor der Winterpause haben ihre neuen Komponenten großes Potenzial gezeigt, und sowohl Testfahrer Sylvain Guintoli als auch unsere beiden GP-Piloten haben uns ein positives Feedback gegeben. Dies hat uns mit einer guten Stimmung in die Winterpause geschickt, die wir so gut es geht genutzt haben.“

„Unser 2021er Motorrad war gut, aber für 2022 müssen wir wieder einen großen Schritt machen, um unsere Ziele zu verwirklichen“, fügte Ken Kawauchi an. „Die MotoGP ist unheimlich stark, es gibt viele schnelle Fahrer und Motorräder. Unser neues Motorrad basiert auf der letztjährigen Maschine, aber mit den entscheidenden Verbesserungen, vor allem bei der Motorleistung. Es war unser Ziel, ihre Stärken in den Kurven beizubehalten und ihre Schwächen auf den Geraden zu beheben.“

Joan Mir hatte im Vorjahr manches Rennwochenende unglücklich verlassen, in Malaysia hatte er sein kindliches Lächeln wieder. „Ich wurde letztes Jahr WM-Dritter, aber ich bin hungrig auf mehr“, so der Spanier. „Ich habe mich im Winter sehr sorgfältig vorbereitet, ich fühle mich wohl und ich bin bereit, anzugreifen.“ Aber der zweifache Weltmeister ist stark umworben. Wenn ihn Suzuki halten will, muss das Team wieder werden wie 2020 – und deshalb sucht Sahara emsig nach einem neuen Davide Brivio. ■



SUZUKI

Projektleiter Shinichi Sahara (M.) und Technik-Manager Ken Kawauchi (r.): Team soll einen neuen Davide Brivio bekommen


PRAMAC

Bestens aufgestellt: Mit der Ducati GP22 wollen Jorge Martín und Johann Zarco (v.l.) um Siege fahren

Aus dem Schatten treten

Letztes Jahr ist Pramac-Ducati endgültig aus dem Schatten des Werksteams getreten. Johann Zarco hat die WM angeführt, Jorge Martín gewann als Rookie einen MotoGP-Lauf. Deshalb hat das Team nun Lust auf mehr.

Von: **Imre Paulovits**

Der enthusiastische Teameigentümer Paolo Campinoti erlebte im letzten Jahr einen Rausch der Gefühle. Zuerst fuhren seine beiden Fahrer Johann Zarco und Jorge Martín in Katar beide aufs Podest, dann stand in Spielberg Martín auf der obersten Stufe. Der erste MotoGP-Sieg für Pramac-Ducati war perfekt, und das auch noch mit einem Rookie. Dass am Ende des Jahres noch der Titel des besten unabhängigen Teams anstand, bei Zarco der des besten unabhängigen Fahrers und bei Martín Rookie des Jahres, hat noch einmal enorme Energien in dem weißhaarigen italienischen Lebemann freigesetzt. Wenn ihm auch sein Team-Manager Francesco Guidotti, der all dies möglich gemacht hatte, von KTM abgeworben wurde: Er hat ihn durch Claudio Calabresi ersetzt und diesem mit Fonsi Nieto einen erfahrenen Racer zu Seite gestellt, um mit noch mehr gebündelter Manpower die Fortsetzung zu starten.

Letzte Woche präsentierte sich das Team in bester Laune. Wieder mit neuestem Werksmaterial von Ducati und dem gleichen Fahreraufgebot, zeigten sie viel Kampfgeist. Dass die beiden während des Tests oft schneller waren als die beiden Werkspiloten, zeigt, dass sie sich die Stellung des Satelliten-Teams gar zunutze machen können. Denn während sich die Werksfahrer noch dem Testen neuer Teile widmen müssen, können sie immer wieder mit Bewährtem bereits an der Feinabstimmung arbeiten.

Volle Kraft voraus

Teameigner Paolo Campinoti stellte auch gleich seine hohen Ansprüche klar: „Unser Ziel ist es, an unsere letztjährigen Resultate anzuschließen“, so der Industrielle. „2021 hat uns gezeigt, dass harte Arbeit gepaart mit hoher Professionalität zum Erfolg führt. Das Verhältnis, das wir zu unseren beiden Fahrern aufgebaut haben, ist speziell. Und wir haben mit ihnen das Höchste erreicht, was ein Privatteam erreichen kann. Sie werden auch dieses Jahr alles geben, wie alle anderen im Team auch.“

Claudio Calabresi, der aus der Industrie in den Motorsport gehoben wurde, ist sich seiner Aufgabe bewusst: „Ich bin zwar neu, aber ich will Pramac Racing noch weiter bringen. Dieses Jahr wird eine Herausforderung: Das Niveau zu halten und noch weiter zu wachsen. Wir haben große Ambitionen, und wir werden alles dafür tun, sie zu erfüllen.“ Fonsi Nieto ergänzt: „Das ganze Team arbeitet hart, um gut loszulegen. Wir wollen unsere Stellung unter den besten MotoGP-Teams der Welt behaupten. Johann und Jorge haben letztes Jahr unglaubliche Dinge vollbracht. Jetzt wollen wir die Grenzen mit ihnen noch weiter verschieben und in jedem Rennen an der Spitze mitkämpfen.“

Dem stimmen die Fahrer voll und ganz zu. „Mit dem Team, mit dem wir letztes Jahr eine tolle Beziehung aufgebaut haben, haben wir große Dinge erreicht. Wir wollen dieses ambitionierte Projekt fortführen. Ich bin überzeugt, dass es eine tolle Saison wird“, so Johann Zarco. „Das letzte Jahr war das intensivste in meinem Leben“, sagt Jorge Martín voller Emotionen. „Es gab harte Momente, aber auch sehr glückliche. Letztes Jahr haben wir mit Pramac das Fundament für etwas Großartiges gelegt. Dieses Jahr sollten wir bereit sein für noch größere Dinge.“ Aber es wird nicht leicht: Die Konkurrenz in der MotoGP ist noch härter geworden. ■


PRAMAC

Würden Sie sich mit diesen Jungs anlegen? Martín (l.) und Zarco sind harte Brocken



Sam Lowes: Bei ersten Test Gefühl und Abstimmung gefunden

MARC VDS

Das Testen geht los

Letzte Woche fuhren die ersten Teams der kleineren GP-Klassen ihren ersten Test in diesem Jahr. Das Marc-VDS-Team hatte die Strecke von Valencia gemietet und seine Fahrer belegten auch die ersten beiden Plätze der Zeitenliste. Guter Einstand für das Prüstel-CFMoto-Team: Carlos Tatay war schnellster Moto3-Pilot.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn die offiziellen Tests der kleineren GP-Klassen auch erst vom 19. bis 21. Februar in Portimão stattfinden, werden die Motorräder trotzdem gleich danach zum WM-Auftakt nach Katar verfrachtet. Um mehr als nur diese drei Tage für die Saisonvorbereitung zu haben, mietete das Marc-VDS-Team die Strecke von Valencia, und es kamen so einige Teams, um zwei sonnige Tage zu nutzen. Die VR46-Struktur von Valentino Rossi schickte das eigene Team mit Celestino Vietti und Moto3-Aufsteiger Niccolò Antonelli sowie das von Yamaha unterstützte Team der Academy mit dem Supersport-300-Weltmeister von 2019, Manuel Gonzales, sowie dem Thailänder Keminth Kubo.

Doch den Speed gaben die beiden Piloten des Gastgebers an: Sam Lowes, der in den letzten beiden Jahren lange um den WM-Titel mitkämpfte, fuhr 74 Runden mit der neuen 2022er Kalex und notierte eine Bestzeit von 1.35,705. Tony Arbolino, der von Intact-GP zum belgischen Team gewechselt hat, war mit 1.35,822 nur etwas mehr als eine Zehntelsekunde langsamer. Zum Vergleich: Der Rundenrekord von Tom Lüthi, noch aus 2019, liegt bei 1.34,820. Lowes zeigte sich zufrieden. „Ich bin wirklich happy mit der Arbeit, die wir erledigen konnten", so der 31-jährige Brite. „Wir haben viele Teile durchprobiert. Wie immer war Gutes und weniger Gutes dabei, aber wir haben an dem neuen Motorrad bereits eine gute Richtung gefunden. Ich freue mich schon auf Jerez, wo wir noch einen Schritt machen sollten, damit wir für den WM-Auftakt in Jerez bereit sind." Tony Arbolino arbeitete zunächst an der Sitzposition, am zweiten Tag machte er sich an die Abstimmung. „Das war ein richtig guter Test", so Arbolino. „Wir konnten an diesen beiden Tagen wirklich viel durchprobieren, und ich fühle mich jetzt schon viel bequemer auf dem Motorrad."

Rossis Jungs geben Gas

Celestino Vietti hatte am zweiten Tag zwar einen Sturz, doch zum Glück blieb er unverletzt und verlor nur etwas Testzeit. Er war denn auch zufrieden mit den beiden Testtagen. „Diese beiden Tage haben sich gelohnt", so der VR46-Pilot. „Wir haben uns durch viele Aspekte der neuen Kalex gearbeitet, und ich habe eine gute Sitzposition und ein gutes Basis-Setup gefunden, mit dem wir sicher während der Saison gut arbeiten können. Der Sturz war dumm, aber wir konnten trotzdem zufrieden nach Hause fliegen." Sein neuer Moto2-Teamkollege Niccolò Antonelli fuhr an den beiden Tagen über 100 Runden und der Moto2-Rookie konnte schließlich die 1.37er-Marke gut unterbieten. „Ich habe ein ganz gutes Gefühl gefunden", so Antonelli. „Es lief wirklich so, wie ich es erwartet habe."

In der Moto3 feierte das neue Prüstel-CFMoto-Team eine gelungene Feuertaufe. Carlos Tatay fuhr mit 1.39,087 die schnellste Moto3-Zeit, Xavi Artigas war mit 1.39,744 Sechstschnellster. Das Team ist gleich nach Jerez weitergereist, wo sie diese Woche weitertesten. ■



PRÜSTELGP

Prüstel-Piloten Artigas und Tatay (v.l.)



VR46

Celestino Vietti: Trotz Sturz zufrieden mit den zwei Testtagen

TESTZEITEN MOTO2/MOTO3-WM

Motorrad-WM-Test Valencia (E), 3./4. Februar 2022

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1.	Sam Lowes (GB)	Kalex	1.35,705 min
2.	Tony Arbolino (I)	Kalex	1.35,822 min
3.	Celestino Vietti (I)	Kalex	1,35,845 min
4.	Manuel Gonzales (E)	Kalex	1.36,326 min
5.	Keminth Kubo (T)	Kalex	1.36,500 min
6.	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	1.36,729 min
7.	Angelo Tagliarini (I)	MV Agusta	1.38,474 min
8.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	1.39,087 min
9.	Rusei Yamanaka (J)	KTM	1.39,196 min
10.	Deniz Öncü (TR)	KTM	1.39,203 min
11.	Diogo Moreira (BR)	KTM	1.39,486 min
12.	Andrea Migno (I)	Honda	1.39,710 min

IDM Superbike

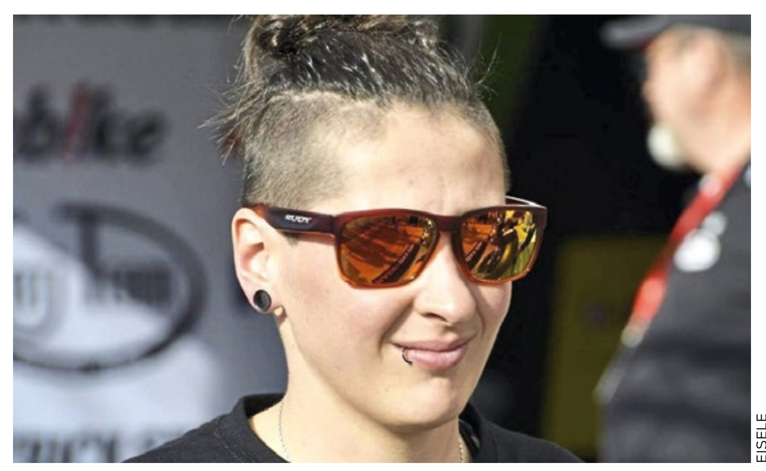
Lucy Glöckner tritt ab

Sie war die beste deutsche Rennfahrerin des letzten Jahrzehnts. Nun gab Lucy Glöckner nach Long-COVID ihren Rücktritt bekannt.

Von: **Anke Wieczorek**

In letzter Zeit war es still geworden um Lucy Glöckner. Das geplante Comeback in die IDM Superbike verschob sie zunächst um ein Jahr wegen ihrer Corona-Erkrankung. Die 31-jährige Sächsin litt lange unter Symptomen von Long-COVID, weiß ihr langjähriger Teamchef Karsten Wolf. Nun beendete die inzwischen völlig genesene Rennfahrerin aus Krumhermersdorf ihre aktive Karriere.

Mit Lucy Glöckner tritt eine beeindruckende und weltweit bekannte Frau ab. Sie hat Geschichte geschrieben, national und international. Im der IDM Superstock 1000 wurde sie 2014 Gesamt-Zweite. Später mischte sie die Männerdomäne in der IDM Superbike auf und fuhr regelmäßig in die Top 10 der Königsklasse. 2019 gewann sie das berühmte Pikes Peak Bergrennen. Glöckner fing im Alter von sieben Jahren an, den Rennsport zu lieben. Ihr Vater hatte ihr eine Kinderrennmaschine gebaut. Lucy hatte bald nichts anderes im Kopf: „Es gab für mich keine Schule mehr, Prüfungen waren egal. Ein Wochenende ohne Motorrad gab es nie.“ Zehn Jahre voller Höhen und Tiefen, unzähliger Schutzengel, Freude, Leid und Schmerzen haben Lucy Glöckner zu der Person gemacht, die sie heute ist. „Leider hat sich mein größter Traum, ein Einsatz in der Superbike-WM, nicht erfüllen können“, sagt sie. „Wir waren nah dran. Doch wahrscheinlich sollte es einfach so kommen.“ ■



EISELE

Lucy Glöckner: Nach über zwei Jahrzehnten Motorsport hört sie nun auf

IDM Sidecar

Sechs Termine

Der Terminkalender der IDM Sidecar steht fest. Die Dreiräder werden fünfmal im Rahmen der IDM und einmal beim Sidecar-Festival in Oschersleben fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Die IDM Sidecar-Klasse bis 1000 ccm Hubraum wird aufgrund der geringen Teilnehmerzahl nicht fortgesetzt. Innerhalb der IDM Sidecar gab es in der Vergangenheit eine zusätzliche Wertung für die Teams aus den Niederlanden und Belgien. Der Verband aus den Niederlanden (KNMV) hat sich nach Aussagen von IGG-Vorstandschef Robert Werth davon gelöst und richtet eine eigene nationale Serie aus. Ein möglicher Teilnehmerverlust lasse sich laut Werth aber durch das Interesse an der IDM von neuen Teams kompensieren. Hoch im Kurs stehen der erst 17-jährige Lennard Göttlich mit Beifahrer Uwe Neubert sowie Ted und Vincent Peugeot aus Frankreich mit ihren Landsleuten Claude Vinet/Melanie Farnier. Die Gespanne werden bei den IDM-Runden auf dem Lausitzring (8. Mai), in Most (26. Juni), Schleiz (24. Juli), Spielberg (4. September) und Hockenheim fahren, das Finale findet beim Festival in Oschersleben am 2. Oktober statt. ■



EISELE

IDM Sidecar: Fünfmal mit den anderen Klassen, einmal allein in Oschersleben

NACHRICHTEN

MOTOGP/SUPERBIKE-WM

Weltmeister Toprak Razgatlioglu wird einen MotoGP-Test absolvieren. Dies bestätigte beim MotoGP-Test in Sepang Yamaha-Teamchef Massimo Meragalli: „Wir wollten Toprak eigentlich schon 2021 beim Test in Jerez fahren lassen. Aber dann ist das Superbike-WM-Finale nach hinten verschoben worden und er konnte nicht kommen. Wir suchen jetzt einen Termin für ihn entweder im Juni oder im August. Er hat es allemal verdient, und wir sind alle gespannt, wie er mit dem MotoGP-Motorrad zurechtkommt.“

SUPERSPORT-300-WM

Nach zwei Titeln in der IDM-Nachwuchsklasse wird Lennox Lehmann 2022 im Alter von 16 Jahren in die Supersport-Weltmeisterschaft aufsteigen. Die Modalitäten zwischen dem Dresdener und dem Freudenberg KTM WorldSSP-Team sind längst geklärt. Doch die neueste Nachricht aus Sachsen lautet: Lehmann wird in der 300-ccm-Klasse nicht nur die WM bestreiten, sondern auch fünf Mal in der IDM am Start sein. „Wir werden ihn sogar permanent in die Meisterschaftswertung einschreiben“, kündigt Teamchef Carsten Freudenberg an. „Der Start auf dem Lausitzring ist fix, danach entscheiden wird von Rennen zu Rennen. Voraussetzung ist immer, dass es keine Überschneidung mit der WM gibt.“

IDM SIDECAR

Am 31. Januar verstarb der langjährige Beifahrer des Niederländers John Smits, Gunter Verbrugge, mit 59 Jahren. Der oft zurückhaltend wirkende Belgier mit dem freundlichen Lächeln gehörte bis 2019 zum Stammpersonal im Sidecar-Fahrerlager. Er war herzlich, ehrgeizig, loyal und lustig. Zwei Titel in der belgischen Meisterschaft krönten die ganz persönliche Bilanz von Verbrugge.

Wie 2021 könnte auch die WM 2022 in Togliatti entschieden werden

SCHIFFNER

Déjà-vu an der Wolga

Vor genau einem Jahr fand der erste und einzige Eisspeedway-WM-Lauf 2021 im russischen Togliatti statt. Ein Corona-Jahr später könnte sich das am kommenden Wochenende am gleichen Ort wiederholen. Allerdings mit vier sehr starken Deutschsprachigen zwischen sechs Russen.

Von: **Thomas Schiffner**

Rückblende: Die Corona-Situation im letzten Jahr machte aus dem Eisspeedway-Grand-Prix eine Zweitagesveranstaltung in der russischen Hochburg Togliatti. Das einzige Rennen des Jahres gewann Dinar Valeev erst im Stechen vor seinen russischen Landsleuten Igor Kononov und Dmitry Khomitsevich. Franz Zorn (5.) war bester „Nichtrusse“, Markus Jell (9.) vor Luca Bauer bester Deutscher.

Von den nur drei für 2022 geplanten GP-Rennen musste Inzell bereits Corona-bedingt abgesagt werden. Nach Togliatti am Wochenende hängt der für 2./3. April terminierte GP in Heerenveen (NL) noch in der Luft: Zu Redaktionsschluss konnte Veranstalter Assen e.O. nicht sagen, ob die Durchführung möglich ist.

Müssen die Niederländer zum dritten Mal nacheinander absagen, dann fiele in Togliatti wie 2021 die WM-Entscheidung. Nur dass dies im letzten Jahr bekannt war. Nun müsste der Punktbeste von Togliatti nachträglich zum Weltmeister erklärt werden! Im ersten Pandemiejahr musste die WM nach dem zweiten Rennen in Russland abgebrochen und Daniil Iwanov nachträglich als Champion ausgerufen werden.

Bogdanov Topfavorit

Das kann mit Iwanov jetzt nicht passieren, denn der Local Heroe hat sich nach seinem schweren Sturz im Dezember eben in Togliatti von der WM abgemeldet. Theoretisch könnte Valeev seinen ersten Titel an gleicher Stelle verteidigen. Doch wahrscheinlich ist das nicht: Der 25-Jährige aus Ufa war ebenfalls verletzt und hat erst zwei Ligarennen bestritten. Von den drei WM-Rookies Max Koivula, Franz Mayerbüchler und Nikita Bogdanov ist das dem Russen eher zuzutrauen. Obwohl ohne GP-Erfahrung, gewann der erst 20-Jährige aus der Schule von Nikolai Krasnikov im Dezember die Europameisterschaft, wurde russischer Meister 2022 und bezwang bereits all seine Landsleute.

Die Russen führen mit sechs GP-Startern schon zahlenmäßig die Favoritenliste an, vor Schweden (2), Österreich (2) und Deutschland (2). Die Erzrivalen Franky Zorn und Harald Simon, zusammen 105 Jahre alt, gehören allein wegen ihrer großen Erfahrung zu den Topfavoriten für den Titel „bester Nichtrusse“.

Damit will sich die deutsche Nummer 1, Hans Weber, nicht mehr zufriedengeben: Der WM-Siebte von 2020, der die Rumpfsaison 2021 komplett verpasste, hat eine kompromisslose Einstellung zum Erfolg und ist dabei, sich seine Bestform wieder zu erarbeiten – auch mit bereits vier Einsätzen als einziger Ausländer in der russischen Superliga: „Ich bin noch nicht auf dem Level von 2020, aber ich taste mich langsam heran. Ich hoffe, dass ich auf den Punkt das abrufen kann, was ich kann.“

Wohl größte Überraschung bei der WM-Qualifikation im Januar in Örnsköldsvik war der fünfte Platz von Franz Mayerbüchler. Der 28-jährige Inzeller schaffte problemlos erstmals den Einzug in den Eis-GP. „Ich probiere in jedem Lauf, was geht. Ich mache mir aber keinen großen Druck.“ Aus beruflichen Gründen fliegt Mayerbüchler nach Russland und startet in Togliatti auf einer Leihmaschine von Reservefahrer Igor Saydullin. Die sollte für den 1,90 Meter großen Bayern passen. ■



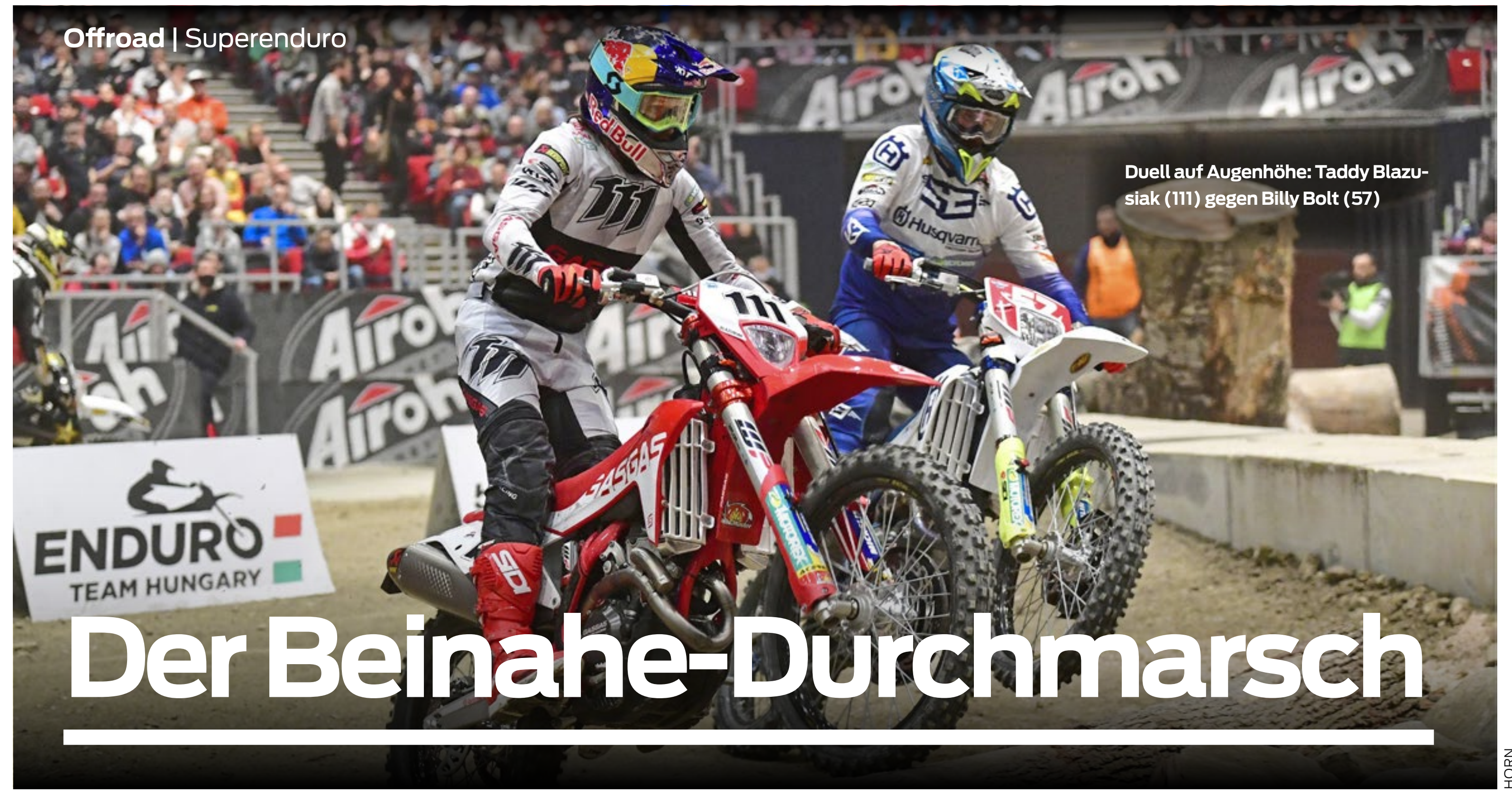
VELDHUIZEN

Auf ihm ruhen die deutschen Hoffnungen: „Eishans“ Weber

EISSPEEDWAY-GP 2022

Fixstarter Togliatti (RUS), 12./13.2.

114	Dinar Valeev	RUS
776	Nikita Bogdanov	RUS
919	Dmitry Khomitsevich	RUS
97	Ove Ledström	S
50	Harald Simon	A
93	Franz Mayerbüchler	D
8	Aki Ala-Riihimäki	FIN
13	Max Koivula	FIN
212	Lukás Hutla	CZ
100	Franz Zorn	A
800	Jasper Iwema	NL
106	Dmitry Koltakov	RUS
33	Johann Weber	D
199	Martin Haarahiltunen	S
911	Igor Kononov	RUS
16	Nikita Toloknov (Wildcard)	RUS
17	Ivan Kuzhin (Reserve)	RUS
18	Igor Saydullin (Reserve)	RUS



Duell auf Augenhöhe: Taddy Blazusiak (111) gegen Billy Bolt (57)

HORN

Der Beinahe-Durchmarsch

Beim zweiten Lauf der SuperEnduro-WM 2021/2022 war Billy Bolt wieder der schnellste Fahrer. Trotzdem konnte ihm der Altmeister Taddy Blazusiak einen Heat-Sieg wegschnappen. Vorausgegangen war ein gröberer Schnitzer des aktuellen Krösus der Szene.

Von: **Thorsten Horn**

Nach den Trainings, der Superpole sowie auch bis kurz vor Ende des ersten Heats sah alles wieder nach einem glatten Durchmarsch von Billy Bolt aus. Dann fuhr sich der Brite allerdings fest, was Taddy Blazusiak die Chance eröffnete, wieder aufzuschließen und vorbeizugehen. Den gleich mitgeerbten Vorsprung verteidigte der sechsfache SuperEnduro-Weltmeister aus Polen clever bis ins Ziel.

Dritter wurde der weitere Brite Jonny Walker, gefolgt von den beiden US-Amerikanern Colton Haaker und Cody Webb. Nach Manuel Lettenbichlers verletzungsbedingtem Ausfall war Tim Apolle der einzige Deutsche in der Top-Klasse Prestige. In dieser starteten in Ungarns Metropole nur neun Fahrer, von denen Apolle zunächst mit Platz 8 den Abend begann.

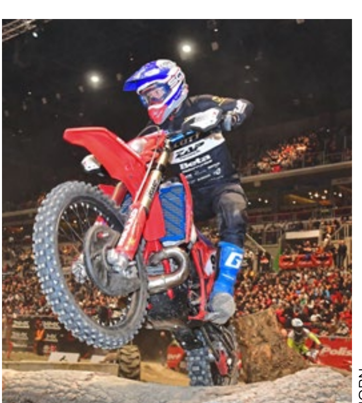
Taddy Blazusiak hatte gleich doppelt Glück, denn nach dem ersten Start verkeilten sich seine GasGas und Jonny Walkers Beta in der zweiten Kurve derart, dass sie das dortige Nadelöhr für lange Zeit zu versperren drohten. Das Rennen wurde abgebrochen und neu gestartet, wodurch Blazusiak und Walker erst die Möglichkeit erhielten, wieder aussichtsreich mitzumachen. Dies bezahlte Jonny Walker allerdings mit einer Brandwunde am Fuß.

Cody Webb mit Fehlern

Beim zweiten (Reverse-Grid-)Lauf stürmte der in dieser Saison bisher wenig überzeugende Cody Webb schnell an die Spitze, von der ihn Taddy Blazusiak nach zwei Runden verdrängte. Weitere zwei Umläufe später übernahm Billy Bolt das Zepter und gestaltete danach das Rennen eindeutig zu seinen Gunsten. Cody Webb war auch in Budapest mit zu vielen Fehlern unterwegs und fiel noch hinter die bis zum Zielstrich um Platz 2 streitenden Blazusiak und Walker sowie Colton Haaker und auch Tim Apolle zurück.

Beim abschließenden Lauf ließ Billy Bolt dann überhaupt nichts anbrennen, was er anschließend so erklärte: „Es war ein sehr schwieriger Abend, aber ich freue mich über einen weiteren Sieg und dass ich meine Führung in der Meisterschaft ausbauen konnte. Die Strecke war sehr eng und anstrengend, sodass man leicht Armpump bekam und dann Fehler machte. Das Qualifying und die Superpole liefen gut, aber im ersten Rennen hatte ich Probleme, meinen Rhythmus zu finden. Rennen 2 lief viel besser und Rennen 3 war dann nahezu perfekt.“

Nichts auszusetzen an ihrer Leistung hatten auch Jonny Walker und Taddy Blazusiak, wenngleich sie im finalen Heat hinter Colton Haaker „nur“ auf den Plätzen 3 und 4 ins Ziel kamen. Auch sie berichteten von muskulären Problemen in den Unterarmen, freuten sich aber gleichzeitig, mit den Tagesrängen 2 (Blazusiak) und 3 (Walker) wieder einmal zu einer SuperEnduro-Siegerehrung gerufen worden zu sein. An dieser Reihenfolge änderte sich auch nichts, als sie erneut bis auf den letzten Meter gegeneinander kämpften und diesmal Jonny Walker die Nase knapp vorn hatte. Tim Apolle finishte noch einmal als Achter und belegte somit in der Tageswertung Rang 7.



HORN

Einziger Deutscher: Tim Apolle

Apolle ohne Training

„Da ich mit der Spitzensportgruppe der Bundeswehr zuletzt zur Grundausbildung war, konnte ich vier Wochen nicht mit dem Motorrad trainieren. Besonders mein erstes Top-5-Ergebnis im zweiten Lauf hat mir gezeigt, dass ich das Tempo mit den großen Jungs mitgehen kann. Es geht in die richtige Richtung“, so der Sachsen-Anhaltiner.

Bei den Junioren fuhren die beiden Norddeutschen Leon Hentschel aus Uelzen und Milan Schmüser aus Tensfeld auf die Tagesränge 4 und 5.

Nach dem dritten Lauf in Jerusalem am Donnerstag, dem 3. März, findet das Finale am 19. und 20. März erstmals als Doppellauf im sächsischen Riesa statt. ■

SUPERENDURO-WM

Budapest (H), 5. Februar

1.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	2-1-1
2.	Taddy Blazusiak (PL), GasGas	1-2-4
3.	Jonny Walker (GB), Beta	3-3-3
4.	Colton Haaker (USA), Husqvarna	4-4-2
5.	Diogo Vieira (P), GasGas	6-7-5
6.	Cody Webb (USA), Sherco	5-6-7
7.	Tim Apolle (D), Beta	8-5-8
8.	William Hoare (GB), KTM	7-8-6
9.	Diego Herrera (RCH), TM	7-0-0

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 2 von 5 Läufen

1.	Billy Bolt	123 Punkte
2.	Colton Haaker	88
3.	Jonny Walker	87
4.	Taddy Blazusiak	86
5.	William Hoare	50
6.	Diogo Vieira	49
7.	Manuel Lettenbichler (D)	48
8.	Cody Webb	44
9.	Tim Apolle	42
10.	Diego Herrera	25



Holeshot: Eli Tomac vor Webb (#1), Sexton (#23) und Anderson (#23)

YAMAHA

Tomac startet Serie

Mit dem zweiten Saisonsieg als erster Fahrer baute Yamaha-Rookie Eli Tomac in Glendale seine Führung weiter aus. Ken Roczen tritt auch im „Triple Crown"-Format weiter auf der Stelle und verliert mehr und mehr den Kontakt zur Spitze.

Von: **Thomas Schiffner**

Nach seinem Auftaktsieg in Anaheim war auch der fünfte Meisterschaftslauf im State Farm Stadium in Glendale (Arizona) für den deutschen Hondastar Ken Roczen nicht die erhoffte Offenbarung. Da half auch das von einigen Fahrern, unter anderem Roczen, ungeliebte „Triple Crown"-Format nicht weiter: Statt eines Main Events werden drei kurze Finals gefahren und die Ergebnisse zu einer Tageswertung zusammengezählt. Wer den ersten Lauf versaut, hat kaum noch eine Chance auf ein gutes Schlussresultat.

Dabei gewann Tabellenführer Eli Tomac den Holeshot in Heat 1, Roczen reihte sich direkt hinter der Yamaha-Speerspitze ein. Doch sowohl Roczens „bester Freund" Jason Anderson als auch der Afroamerikaner Malcolm Stewart konnte den Deutschen passieren, und Kenny fand sich im Ziel auf P4 wieder.

Tomac: Zwei Holeshots

Er wechselte daraufhin am Startgatter zu Lauf 2 die Seite, was jedoch keine Verbesserung brachte: Während Tomac schon den zweiten Holeshot setzte und erneut davonstürmte, fand sich der Thüringer irgendwo im Mittelfeld wieder und konnte sich in den 13 Rennminuten nur noch auf Platz 6 verbessern. Roczens Honda-Teamkollege Chase Sexton, der im ersten Lauf weggerutscht war und nur Elfter wurde, marschierte jetzt nach vorn. Als Jason Anderson an P2 stürzte und sich neben der Strecke wiederfand, übernahm der bärenstarke Husqvarna-Pilot Malcolm Stewart seine Position, direkt hinter ihm landete Sexton.

Im dritten Heat konnte Tomac auf „ankommen" fahren, und diesmal gewann Sexton den Holeshot, den er in einen souveränen Heatsieg umsetzte. Zweiter wurde Anderson vor Tomac, doch Stewart schaffte in seinem bisher stärksten Rennen noch Tagesrang 2 vor Sexton, der trotz verpatztem ersten Lauf auf das Podium kam.

„K-Roc" kam diesmal nur auf Rang 7 und verlor als Tagesfünfter weiter Boden auf Spitzenreiter Eli Tomac. Die KTM-Stars Cooper Webb (8.) und Marvin Musquin (Sturz, 7.) spielten diesmal eine untergeordnete Rolle.

Tomac schob seine derzeitige Topform voll auf sein neues Yamaha-Team: „Ich hatte zwei Holeshots, das hatte ich nicht erwartet. Meine Yamahas sind die besten Bikes, die ich jemals im Supercross gefahren habe."

250er-Pilot „Nique" Thury überzeugte wie in Anaheim in der Vorwoche: Der Schneeberger qualifizierte sich direkt vom Heatrace als 15. für die drei Finalläufe. Nach den Plätzen 16 und 12 stürzte er im letzten Lauf im Mittelfeld – Tagesrang 16. In der Gesamtwertung rangiert der Sachse auf Platz 17. ■

US-SUPERCROSS

Glendale, 5. Februar

1.	Eli Tomac (USA), Yamaha	1-1-3
2.	Malcolm Stewart (USA), Husqva.	3-2-4
3.	Chase Sexton (USA), Honda	11-3-1
4.	Jason Anderson (USA), Kawasaki	2-12-2
5.	Ken Roczen (D), Honda	4-6-7
6.	Justin Barcia (USA), GasGas	6-7-6
7.	Marvin Musquin (F), KTM	5-4-11
8.	Cooper Webb (USA), KTM	8-8-5
9.	Dean Wilson (GB), Husqvarna	9-9-9
10.	Shane McElrath (USA), KTM	10-11-8

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 5 von 17 Rennen

1.	Eli Tomac	111 Punkte
2.	Chase Sexton	100
3.	Jason Anderson	96
4.	Malcolm Stewart	93
5.	Justin Barcia	89
6.	Cooper Webb	88
7.	Ken Roczen	80
8.	Marvin Musquin	80
9.	Dylan Ferrandis (F), Yamaha	75
10.	Aaron Plessinger (USA), KTM	67

YAMAHA

Derzeit unschlagbar: Eli Tomac

NACHRICHTEN

NÄCHSTER GAJSER-SIEG

HRC-Pilot Tim Gajser gewann auch den zweiten Lauf zur internationalen italienischen Meisterschaft in Riola Sardo (Sardinien). Der Slowene blieb im Superfinale deutlich vor dem neuen GasGas-Werksfahrer Jorge Prado. Der Norweger Cornelius Tondel auf der Zweitakt-Fantic kam diesmal sogar auf das Podium. Stark auch die Deutschen: Kosak-KTM-Pilot Tom Koch wurde Fünfter; MX2-Fahrer Simon Längenfelder, letzte Woche Fünfter, kam bei seinem zweiten Werkseinsatz für GasGas auf Rang 7. Beim Interrennen in Lacapelle (Frankreich) gewann überraschend MX2-Weltmeister Maxime Renaux, der in zehn Tagen in die MXGP-WM einsteigt. Yamaha-Kollege Jeremy Seewer, Brian Bogers (Husqvarna), Jed Beaton (Kawasaki) und Ben Watson (Yamaha) hatten das Nachsehen. Henry Jacobi (JM-Honda) kam im ersten Lauf auf Platz 3.

JEFFREY HERLINGS WIEDER VERLETZT

Einen Tag nach seinem Sieg beim ersten Lauf zur Spanischen Meisterschaft in Toledo stürzte MXGP-Weltmeister Jeffrey Herlings beim Training auf der Strecke in Castellon. Dabei brach er sich das Fersenbein im linken Fuß. Der Niederländer kehrte umgehend nach Belgien zurück und ließ sich von seinem Arzt Dr. Stefaan Verfaillie Schrauben und eine Platte zur Fixierung der Bruchstelle einsetzen. Ob der Titelverteidiger beim WM-Auftakt in zehn Tagen starten kann, ist offen.

DREIMAL SMOLINSKI

Martin Smolinski unterschrieb einen Vertrag in der dänischen Speedway-Liga bei SES Sönderjylland (Vojens) und ist damit 2022 in Polen (für Landshut), in Schweden und Dänemark aktiv. Sein Teamkollege in Vojens ist Kai Huckenbeck. Der 17-jährige Norick Blödorn fährt in Dänemark für Fjelsted, zusätzlich zu seinen Engagements in England (Belle Vue) und Polen (Landshut).



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin

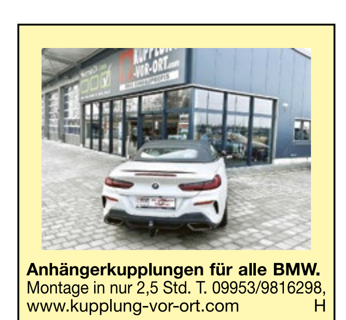


Virage 6.0 V12, EZ 11, 24000 km, 365 kW (496 PS), dt. Fzg., top Zust. u. Ausst., unfallfrei, 109.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57913



BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H



E36 320iA Individual Sonderserie, "Orient Exclusiv Edition". 113000 km, EZ 99, Autom., Leder santorinblau, SH gepfl., 6-Zylinder, Top Zustand, gr. Insp. neu. bmw.cabrio.chemnitz@gmail.com

---

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



328 GTS, 1989, 80000 km, ABS, H-Kennz. schwarz, Leder grau, schöner Orig.-Zust., 85.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57903

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

---

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H



Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



1975 Jaguar E V12 Coupé, deutsches Auto, 1. Hand/Familienbesitz! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H



Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H

Lamborghini



1964/68 Lamborghini 350 / 400 GT, sehr guter Zustand + Matching No… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



Gallardo LP 560-4 'Exclusive', EZ 07/2009, 29000 km, 412 kW (560 PS), top Zustand, unfallfrei, alle KD, 122.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57915

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice und Abo-Service*
motorsportaktuell@dpv.de
**Bitte Bankverbindung angeben*

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57894



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



1 von 3 Dt. "OCEAN BLUE" Limit., nur 16000 km, KERAMIK, MB scheckh.gepfl., 1. Hd., 148.500,- €. Tel. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57911



1967/72 Mercedes 300 SEL 6.3, gepflegt, Historie. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

www.Rennsportshop.com





100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





www.berlin-tuning.com H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H





Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Bücher:
www.motorbuch-versand.de









MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 9/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



RED BULL

Max Verstappen, Franky Zorn und Raimund Baumschlager sorgten in Zell am See für ein eiskaltes Spektakel

Ilmor vs. Mercedes

Historie: Penske PC 23
MSa 06/2022

Vielen Dank für den Bericht über den sensationellen 94er Penske-Ilmor, der als Goodwill-Aktion „Penske-Mercedes“ genannt wurde. Bis heute hat für mich die Bezeichnung AMG-Mercedes auch in der Formel 1 ein gewisses Geschmäckle. Chassis und Motor stammen aus englischer Entwicklung und Fertigung – mit Geld von Mercedes – nicht mehr und nicht weniger. Niki Lauda hatte den „Mercedes“ nicht umsonst einst als „Brawn-Ilmor-F1“ bezeichnet.

Rudolf Kowalski
D-56072 Koblenz

Keine „Formel fad“

zur neuen Rennsport-Saison
MSa 53/2021

Ich möchte mich für die hervorragenden Informationen durch die MSa-Redaktion bedanken. 2021 war durch die Pandemie einerseits erschwerend, andererseits aber auch sehr ereignisreich. Formel-1-Fans erlebten Spannung bis zur letzten Runde. Das Duell Hamilton gegen Verstappen hat viele Fans zur ehemaligen „Formel fad“ zurückgeholt. Bei aller Anerkennung der Leistung der Piloten scheint mir bei Red Bull die Würdigung der Honda-Crew zu fehlen, ohne die man nicht auf Augenhöhe mit Mercedes mitgehalten hätte. Allen Unkenrufen zum Trotz wird es 2022 hoffentlich wieder zu einer spannenden Saison kommen. Und in der MotoGP wird es auch ohne Rossi hart zur Sache gehen und begeisternde Kämpfe geben.

Rudolf Ratzenberger
A-5020 Salzburg

Überblick im Klassen-Wirrwarr

Autoklassen im Rennsport
MSa 08/2022

Können Sie nicht mal eine Seite bringen, die mit diesem Klassen-Wirrwarr bei den Automobilen aufräumt? Zum Beispiel LMS, GT4, LMDh, GTD-Pro, Rally1 und so weiter. Langsam verliert man den Überblick. Die jeweilige Klasse und eine kurze Beschreibung würden sicher auch andere Leser von Motorsport aktuell für gut befinden.

Walter Werner
D-91077 Kleinsendelbach

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Termine

TV-Programm

täglich Mittwoch, 09. Februar bis Freitag, 11. Februar

15.00	Formel-1-Klassiker, je 3 Rennen (Zus.)	Sky Sport F1*
19.30	Formel-1-Klassiker, je 3 Rennen (Zus.)	Sky Sport F1*
23.00	Formel 1 2021, komplette Rennen	Sky Sport F1*
Samstag, 12. Februar		
17.00	Formel-1-Klassiker, GP Belgien 2000	Sky Sport F1*
ab 20.55	Diverse Rallye-Sendungen (bis 00.20)	Motorvision TV*
22.30	Formel E Mexiko, Qualifying (Zus.)	Eurosport 2*
22.40	Formel E Mexiko, Rennen **LIVE**	ProSieben
22.55	Formel E Mexiko, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
23.00	Formel 1 2021, GP Katar	Sky Sport F1*
Sonntag, 13. Februar		
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
13.00	ROC Nations Cup, Schweden (Wh.)	Sky Sport F1*
16.00	Race of Champions, Schweden (Wh.)	Sky Sport F1*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
23.00	Formel 1 2021, GP Saudi-Arabien	Sky Sport F1*
23.35	NASCAR, Clash-Rennen Los Angeles (Wh.)	Sport 1+*
Montag, 14. Februar		
ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.35)	Motorvision TV*
23.00	Formel 1 2021, GP Abu Dhabi	Sky Sport F1*

Livestream/Internet

Freitag, 11. Februar		
10.50	Formula Regional Dubai, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
Samstag, 12. Februar		
03.00	S5000 Symmons Plains, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv
04.20	TCR Australia Symm. Pl., Qualifying **LIVE**	motorsport.tv
05.00	S5000 Symmons Plains, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
06.00	Asian LMS Dubai, 1. Qualifying **LIVE**	YouTube**
06.20	TCR Australia Symm. 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
07.50	Formula Regional Dubai, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
11.35	Formula Regional Dubai, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
13.00	Asian LMS Dubai, 1. Rennen **LIVE**	YouTube**
14.55	Formel E Mexiko, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
16.45	Formel E Mexiko, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
18.30	Formel E Mexiko, Qualifying **LIVE**	ran.de
22.40	Formel E Mexiko, Rennen **LIVE**	ran.de
Sonntag, 13. Februar		
03.45	S5000 Symmons Plains, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
04.20	TCR Australia Symm. 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
05.35	S5000 Symmons Plains, 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
06.15	TCR Australia Symm. 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
12.00	Digitale NLS, 4. Lauf **LIVE** (Simracing)	vln.de
14.00	Asian LMS Dubai, 2. Rennen **LIVE**	YouTube**

*kostenpflichtig **auch www.motorsport.tv

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

12.02.	Formel E, Mexico City	MEX
12./13.02.	Asian Le Mans Series/FR Asia, Dubai	UAE
12./13.02.	TCR Australia/S5000, Symmons Plains	AUS
12./13.02.	GT Winter Series, Jerez	E
Motorrad		
12./13.02.	Eisspeedway-GP, Togliatti	RUS
12.02.	US-Supercross, Anaheim (3)	USA

Vorschau



CHRIS PAUL DESIGN

F1-Präsentationen: Die neuen Autos von Red Bull, Aston Martin und McLaren


FORMEL E

Formel E Mexiko: Der Elektro-Zirkus reist über den großen Teich



NASCAR

NASCAR Vorschau 2022: Alle Infos zur neuen Stockcar-Saison



SCHIFFNER

Eisspeedway: Die WM startet am Wochenende in Togliatti an der Wolga